



#### **Raadsvoorstel**

<b>Vergadering</b>	: 25 januari 2011
<b>Voorstelnummer</b>	: 01.08
<b>Registratienummer</b>	: 10.020996
<b>Portefeuillehouder</b>	: R.S. van Meygaarden
<b>Afdeling</b>	: Ruimtelijke Ontwikkeling
<b>Bijlage(n)</b>	: 1
<b>B&amp;W-datum/nummer</b>	: 7 december 2011, nummer 1
<b>Commissie/datum</b>	: Grondgebied, 5 januari 2011
<b>Onderwerp</b>	: Spoorverbreding Tricht

---

#### **Onderwerp**

Spoorverbreding Tricht

#### **Beslispunten**

1. In te stemmen met conclusies en aanbevelingen van de in opdracht van Prorail opgestelde rapportage "Vrijleggen Merwede Lingelijn, verkenning spookruisingen Tricht" van Movares. Dit met de kanttekeningen dat:
  - a. de spookruising ter plaatse van de Lingedijk voor autoverkeer geschikt moet zijn, waarbij een hoogtebeperking eventueel bespreekbaar is;
  - b. de spookruising ter plaatse van de rondweg in de vorm van een tunnel dient te worden uitgevoerd;
  - c. onderzocht dient te worden welke mogelijkheden er zijn om ter plaatse van de Nieuwsteeg een spookruising voor langzaam verkeer te realiseren.
2. Kennis te nemen van de ingekomen reacties tijdens en na de informatieavond in Tricht en de beantwoording van de reacties.
3. Voor 2011 rekening te houden met gemeentelijke kosten voor ambtelijke begeleiding, voorbereiding en communicatie voor een bedrag van € 85.000,-.

#### **Inleiding**

Het spoorgedeelte ter hoogte van Tricht is een knelpunt op het spoortraject Utrecht 's – Hertogenbosch. Op dit gedeelte voegt de Merwede Lingelijn in op het doorgaande spoor, waardoor de intensiteit van het spoorverkeer op dit deeltraject bijzonder groot is. Verbreding van de bestaande spoorlijn van twee naar drie sporen is hierom gewenst. In opdracht van Prorail heeft adviesbureau Movares een rapportage opgesteld over de gevolgen van de spoorverbreding voor de spookruisingen in Tricht. Het betreft het rapport "Vrijleggen Merwede Lingelijn, verkenning spookruisingen in Tricht" d.d. 7 juli 2010 (bijlage 1 in de raadsportefeuille). Daarin is verkend welke mogelijkheden er zijn voor vervangende spookruisingen. Aan de gemeente wordt gevraagd of de conclusies van de rapportage worden gedeeld en of deze rapportage basis kan zijn voor verdere uitwerking in het vervolgetraject.



### **Beoogd effect**

Het doel is om Tricht te voorzien van nieuwe veilige spoor kruisingen die passen in de schaal van het dorp en logisch aansluiten op de verkeersstructuur van Tricht. Een belangrijk punt hierbij is dat Tricht fysiek en sociaal als eenheid in stand zal blijven en niet wordt opgesplitst in twee delen.

### **Argumenten**

#### 1.1

Grote voordelen van ongelijkvloerse kruisingen zijn dat het spoor veilig kan worden overgestoken en dat wachten voor het gesloten spoor tot het verleden gaat behoren. Gezien het in de loop der jaren toenemende aantal treinen worden de wachttijden op de gelijkvloerse overgangen langer. De kans op ongevallen neemt daarbij toe. De grote groepen scholieren die van de bestaande overwegen gebruiken maken vormen daarbij een extra punt van zorg.

#### 1.2

Een combinatie van ongelijkvloerse kruisingen bij Lingedijk en rondweg, zo mogelijk aangevuld met een langzaam verkeersverbinding bij de Nieuwsteeg biedt goede mogelijkheden voor een evenwichtige verkeersafwikkeling binnen Tricht.

#### 1.3

De aanleg van de rondweg biedt goede mogelijkheden voor de afwikkeling het vrachtverkeer in Tricht. Bestaande wegen die nu door het vrachtverkeer moeten worden gebruikt, zoals de Lingedijk, kunnen hierdoor worden ontlast. De leefbaarheid voor de bewoners neemt hierdoor toe.

#### 1.4

Met de realisering van de twee of zo mogelijk drie ongelijkvloerse verbindingen tussen beide delen van Tricht blijft het dorp als maatschappelijke eenheid in stand.

#### 1.5

Het treffen van geluidwerende voorzieningen tegen het spoorlawaaï maakt onderdeel uit van het project vrijleggen Merwede Lingelijn. Dit biedt het voordeel dat tegelijkertijd duidelijkheid komt over de te realiseren ongelijkvloerse kruisingen en de geluidsvoorzieningen. Beide zaken kunnen hierdoor optimaal op elkaar worden afgestemd. In de communicatie met de bewoners kan hierdoor in brede zin over spoorontwikkelingen en maatregelen worden gesproken.

#### 1.6

Een ondergrondse spoor kruising ter plaatse van de rondweg heeft uit landschappelijk oogpunt de voorkeur boven een viaduct. Mede door de lange hellingen (ca. 175 m) is een viaduct dominant in het landschap aanwezig, terwijl een tunnel nauwelijks waarneembaar is. Hoewel een tunnel duurder is dan een viaduct, dient de voorkeur uit te gaan naar een tunneloplossing.

#### 2.1

Tijdens de informatieavond op 12 oktober jl. heeft een groot gedeelte van de inwoners van Tricht kennis genomen van de spoorproblematiek en de uitgevoerde verkenningen. Hierbij is gebleken dat er enerzijds



kritische gevoelens zijn ten opzichte van de gemeente en Prorail, maar anderzijds ook waardering voor de resultaten van de verkenningen en interesse in de uitkomsten van de vervolgstudie. Voor een overzicht van de ingekomen reacties en de antwoorden daarop wordt verwezen naar bijlage 3 in de raadportefeuille. Het verslag van de bijeenkomst is als bijlage 2 opgenomen in de raadportefeuille.

## 2.2

Door de inwoners van Tricht zijn enkele alternatieve oplossingen genoemd voor de spoorproblematiek in Tricht. Dit zijn oplossingen die in schaalniveau sterk afwijken van de mogelijkheden die in de verkenningenstudie als haalbaar zijn beschouwd. Het gaat hierbij om de aanleg van een spoortunnel, het stoppen van de Merwede Lingelijn bij station Beesd en het verleggen van de Merwede Lingelijn naar station Culemborg. Ook het aanleggen van een volledig nieuwe spoorlijn langs de snelwegen A2 of A27 is als mogelijkheid genoemd.

Op basis van informatie van ProRail en bij nadere bestudering van deze oplossingen moet worden geconcludeerd dat deze oplossingen geen reële alternatieven vormen voor het vrijleggen van de Merwede Lingelijn. Vrijwel alle oplossingen hebben het nadeel dat ze veel - soms vele malen - duurder zijn dan de voorgestelde oplossingen. Nog belangrijker voor de gemeente en inwoners van Tricht is echter dat ze geen blijvende goede oplossing bieden.

Het afbreken van de Merwede Lingelijn bij Beesd of het verleggen naar Culemborg hebben grote gevolgen voor de kwaliteit het openbaar vervoer op deze lijn en de aansluitende verbindingen. Het verzorgen van de verbinding Beesd – Geldermalsen met bussen is uit oogpunt van exploitatie niet realistisch en voor de reiziger zeer nadelig. Het zou de inzet van een extra busdienst vergen. Voor de reiziger brengt dit een extra overstap, een aanzienlijk tijdverlies en minder comfort. Het zou een verslechtering zijn van de kwaliteit van het openbaar vervoer, terwijl juist de verbetering van het openbaar vervoer doelstelling van de gemeenschappelijke overheden is.

Vanuit deze doelstelling neemt de gemeente ook deel aan de gemeenschappelijke aanpak tot verbetering van de Merwede Lingelijn. De gemeente heeft met de andere gemeenten aan de lijn en de provincie Zuid-Holland een samenwerkingsovereenkomst gesloten en zich verplicht tot het doen van investeringen in stations en stationsomgevingen. Het afbreken van de lijn bij Beesd zou in strijd zijn met de gemaakte afspraken.

Met het verleggen van de lijn naar Culemborg komt de functie van station Geldermalsen als regionaal knooppunt in het geding. Juist deze knooppuntfunctie is voor de gemeente van groot belang op gebied van economie, voorzieningen en vervoersfaciliteiten voor inwoners. Het “weggeven” van de functie van regionaal knooppunt zou de aantrekkelijkheid van Geldermalsen als vestigingslocatie voor bedrijven en voorzieningen en als woonplaats verminderen.

Ook al zou de Merwede Lingelijn niet langer door Tricht rijden en daarmee de noodzaak voor een derde spoor bij Tricht vervallen, dan blijft uit oogpunt van veiligheid de wens aanwezig om de gelijkvloerse spoor kruisingen te vervangen door ongelijkvloerse. De mogelijkheid om ongelijkvloerse kruisingen gefinancierd te krijgen zal dan zeker nog wel een aantal jaren op zich laten wachten. In andere gemeenten, waar gelijkvloerse



spoorovergangen over dubbele sporen aanwezig zijn, wordt sterk gepleit voor ongelijkvloerse oplossingen uit oogpunt van veiligheid. Onze gemeente zou de kans om deze kwaliteitsslag te maken laten liggen door nu afwijzend te staan tegenover de voorstellen uit de verkenningenstudie.

Bij het niet aanleggen van het derde spoor zullen ook de geluidwerende voorzieningen in Tricht nodig blijven.

Kort samengevat, als het realiseren van een van deze alternatieve oplossingen al kans van slagen zou hebben, dan zou dat voor Tricht op langere termijn nauwelijks voordelen hebben. De nadelen op andere terreinen zijn echter duidelijk aanwezig en blijvend. De beschreven alternatieven bieden dan ook geen meerwaarde en zullen niet worden nagestreefd.

Aan de spoortunnel is in de verkenningenstudie al aandacht geschonken. De kwalitatieve voordelen van een dergelijk oplossing zijn groot. De kosten zijn echter zeer hoog. Door ProRail zijn deze afhankelijk van het type tunnel en de lengte geschat op 0,4 tot 2 miljard euro. Daarnaast zou de bouw van de tunnel voor Tricht zeer ingrijpend zijn en zijn er andere niet opgeloste zaken zoals het niet meer aansluiten van station Geldermalsen op het ondergrondse spoor. Hoewel de oplossing van de spoortunnel kan worden gezien als een sympathiek ideaal, is het nastreven er van niet realistisch.

### 2.3

Door de dorpsraad Tricht wordt aangegeven dat op termijn het gehele baanvak tussen Utrecht en 's Hertogenbosch vier- of zelfs vijfsporig zal worden. Ook in Tricht zouden dan extra sporen moeten komen. Er wordt op gewezen dat er op dit moment bij het Rijk en/of ProRail geen plannen zijn tot uitbreiding van het aantal sporen. In onderzoeken voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is onderzocht of viersporigheid op het traject in de toekomst noodzakelijk is. Dit blijkt niet het geval. Uitgangspunt is dat het toenemende aantal treinen (prognose tot 2020) afgewikkeld kan worden over het bestaande dubbele spoor. Er zijn behalve PHS ook geen andere beleidsvoornemens van de (rijks-)overheid die wijzen op de noodzaak van meer sporen op het betreffende baanvak. De verwachting dat het aantal sporen zal toenemen is dan ook niet gebaseerd op beleid van de overheid.

Mede op basis van de verwachting dat het aantal sporen in de toekomst zal toenemen heeft de dorpsraad via het spreekrecht in de commissie grondgebied een alternatieve oplossing voor onderzoek voorgedragen. Dit betreft een aparte spoorlijn voor doorgaande treinen vanaf de Dwarssteeg ten noorden van Tricht tot ten zuiden van de A15. Het betreft een nieuwe spoorlijn, die tal van bestaande wegen, spoorlijnen en de Linge zal kruisen. Dit zal leiden tot zeer veel nieuwe conflictsituaties, hinder en landschappelijke obstakels. Een verantwoorde inpassing van een dergelijke spoorlijn moet als onmogelijk worden beschouwd. Dit nog afgezien van de zeer hoge kosten die met een dergelijke oplossing gemoeid zouden zijn.

### 2.4



Door inwoners van Tricht is gevraagd om in aanvulling op de twee ongelijkvloerse kruisingen die in de verkenningstudie zijn genoemd tevens te onderzoeken of ter plaatse van de Nieuwsteeg kan worden voorzien in een verbinding voor langzaam verkeer. Het behoud van de eenheid van het dorp is hiermee gediend. Deze suggestie wordt gezien als een waardevolle aanvulling die in de komende planstudie moet worden meegenomen.

## **Kanttekeningen**

### 1.1

In de uitgevoerde studie zijn vier mogelijkheden voor spoor kruisingen onderzocht. Gebleken is dat ongelijkvloerse kruisingen ter plaatse van de Nieuwsteeg en een nieuwe verbinding centraal in het dorp niet inpasbaar zijn. De twee wel inpasbare kruisingen zijn ter plaatse van de Lingedijk en de rondweg. Ook hier gaat het om ingrepen in het bestaande gebied van Tricht of de directe omgeving, die voor sommige inwoners ingrijpend zullen zijn. De ingrepen blijven echter relatief beperkt. Vrijwel zeker zullen één of enkele bestaande woningen voor de nieuwe infrastructuur moeten wijken.

### 1.2

In deze fase is nog geen onderzoek gedaan naar de aansluitingen van de nieuwe rondweg op het wegennet van Tricht. In de planstudiefase zal hier uitgebreid aandacht aan moeten worden geschonken. Voor een optimale verkeersafwikkeling in Tricht en de bereikbaarheid van de bedrijfslocaties is waarschijnlijk gewenst dat de rondweg wordt doorgetrokken en zowel aan de westzijde, als aan de oostzijde aansluit op de Lingedijk. Of dit ook inderdaad wenselijk en haalbaar is zal de vervolgstudie moeten uitwijzen. Doel is een goede en veilige verkeersafwikkeling in en rond het dorp, waarbij de leefbaarheid een belangrijk aandachtspunt is.

### 1.3

Hoewel het vrijleggen van de Merwede Lingelijn op zichzelf geen hoger aantal treinen met zich meebrengt, mag worden verwacht dat als gevolg van andere besluiten de intensiteit van het treinverkeer in de toekomst zal toenemen. Dit betekent ook toename van de geluidhinder. Op dit moment is in Tricht al sprake van een geluidssituatie waarvoor op grond van de geldende normen geluidbeperkende maatregelen moeten worden genomen. Het nemen van geluidmaatregelen wordt met meer treinverkeer urgenter. De geluidsvoorzieningen zullen als onderdeel van het project worden meegenomen. In de planstudie zal worden onderzocht welke maatregelen moeten worden genomen om de geluidsbelasting aan de normen te laten voldoen.

## **Financiën**

De kosten van voorbereiding en uitvoering van het project vrijleggen Merwede Lingelijn komen in beginsel voor rekening van ProRail. Tot de projectkosten behoren ook de nieuwe ongelijkvloerse spoor kruisingen. De totale projectkosten zijn in deze fase nog slechts zeer globaal geschat en liggen afhankelijk van de te kiezen varianten tussen 30 en 73 miljoen euro. In de komende planstudiefase zal meer inzicht ontstaan in de kosten. Dan zal ook duidelijk worden of aan het project kosten voor de gemeente zijn verbonden, die verder gaan dan begeleiding en ambtelijke inzet. Van investeringen die (gedeeltelijk) voor rekening van de gemeente komen zal sprake kunnen zijn wanneer de aanleg van een (volledige) rondweg de verantwoordelijkheid van ProRail



overstijgt. Op basis van een nadere afweging van wensen, belangen en haalbaarheid zal over een mogelijke bijdrage van de gemeente een besluit moeten worden genomen.

In deze periode van studie en voorbereiding blijven de kosten voor de gemeente beperkt tot inzet van het eigen ambtelijke apparaat en beperkte kosten voor communicatie en eventueel extern onderzoek. Om ten opzichte van ProRail als volwaardige gesprekspartner te kunnen opereren en de belangen van de gemeente te kunnen verdedigen, kan extra inzet en expertise nodig zijn. Tot op dit moment is hiervan nog geen sprake geweest. De verwachting is dat voor 2011 rekening moet worden gehouden met een bedrag van € 85.000,- Dit bedrag bestaat voor € 70.000,- uit ambtelijke uren (1.000 uur à € 70,-) en voor € 15.000,- uit overige kosten. De ambtelijke uren vallen binnen de huidige ambtelijke capaciteit. Over de dekking van de overige kosten zal bij de bestuursrapportage 2011 worden teruggekomen.

Een vergelijkbare financiële inzet zal ook de komende jaren nodig zijn. Aangezien het gaat om een door ProRail geëntameerd project, waardoor de gemeente wordt gedwongen kosten te maken, zal bij ProRail worden nagegaan in hoeverre de gemeentelijke kosten door ProRail kunnen worden vergoed. Vooralnog dient rekening te worden gehouden met de gemeentelijke kosten zoals aangegeven.

### **Uitvoering**

Op 12 oktober heeft in Tricht een informatiebijeenkomst plaatsgevonden. Daarin zijn inwoners van Tricht geïnformeerd over de inhoud van de verkenningsstudie. Tevens is de gelegenheid geboden om te komen met vragen en reacties. Voor het verslag van de informatiebijeenkomst en de ingekomen vragen en reacties en de beantwoording ervan wordt verwezen naar bijlagen 2 en 3 in de raadsportefeuille. In bijlage 3 zijn ook reacties verwerkt die op 15 november via de dorpsraad zijn binnengekomen.

Over de inhoud van het standpunt dat b. en w. over de verkenningsstudie en de ingekomen reacties hebben ingenomen zijn de inwoners door middel van een informatiebrief geïnformeerd.

In de komende planstudiefase zal opnieuw communicatie met de inwoners van Tricht plaatsvinden. De communicatiemomenten zullen worden afgestemd op de voortgang in de planstudie en in het project te maken keuzes. Tevens zal het project regelmatig worden geagendeerd voor het overleg met de dorpsraad Tricht.

### **Planning**

Door ProRail is voor het project de volgende planning opgesteld. Belangrijke stappen hierin voor de gemeente zijn de stappen 3 en 5. Dit zijn bestuurlijke keuzes die met name voor de toekomstige verkeersstructuur van Tricht en de financiering van het project bepalend zijn. Daarna zal in fase 6 ook vaststelling van het bestemmingsplan door de raad moeten plaatsvinden. Dit moet echter worden gezien als de juridische vertaling van de keuzes die in stap 5 zijn gemaakt.



Nr.	Tijdpad	Vervolgstep
1.	Nu	Besluitvorming door gemeente en ProRail over uitgevoerde verkenning. Start planstudie.
2.	1 <sup>e</sup> kwartaal 2011	Studie: onderzoeken varianten spoor en weg
3.	2 <sup>e</sup> kwartaal 2011	Besluitvorming: variantenkeuze door gemeente en ProRail
4.	2 <sup>e</sup> en 3 <sup>e</sup> kwartaal 2011	Studie: in beeld brengen gevolgen, reduceren risico's en opstellen betrouwbare kostenraming, één en ander vastleggen in een projectnota
5.	4 <sup>e</sup> kwartaal 2011 en 1 <sup>e</sup> kwartaal 2012	Besluitvorming: definitieve besluitvorming bij ministerie V&W, gemeente en ProRail over wel/niet overgaan tot de realisatiefase en financiering
6.	2012 - 2014	Planuitwerking, RO procedures, grondverwerving, voorbereiding werkzaamheden etc.
7.	Start uitvoering omstreeks	2015

#### **Evaluatie**

In de komende planstudiefase zal de inhoud van dit besluit als uitgangpunt dienen. Voor het overige leent de inhoud van het voorgestelde besluit zich niet voor evaluatie.

#### **Advisering raadscommissie(s)**

Voor het standpunt van de commissie Grondgebied wordt verwezen naar het ter inzage liggende advies.

#### **Risicoparaagraaf**

Aangezien de spoorverbreding Tricht een project is dat nog in de verkenningfase verkeert en onder verantwoordelijkheid van ProRail valt is op dit moment voor de gemeente geen sprake van risico's.

Burgemeester en wethouders van Geldermalsen,  
de loco-secretaris, de burgemeester,  
J.C. Steurrijs mr. S.W. van Schaijk





De raad van de gemeente Geldermalsen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 7 december 2010 nummer 1,

besluit:

1. in te stemmen met conclusies en aanbevelingen van de in opdracht van Prorail opgestelde rapportage "Vrijleggen Merwede Lingelijn, verkenning spoorkruisingen Tricht" van Movares. Dit met de kanttekeningen dat:
  - a. de spoorkruising ter plaatse van de Lingedijk voor autoverkeer geschikt moet zijn, waarbij een hoogtebeperking eventueel bespreekbaar is;
  - b. de spoorkruising ter plaatse van de rondweg in de vorm van een tunnel dient te worden uitgevoerd;
  - c. onderzocht dient te worden welke mogelijkheden er zijn om ter plaatse van de Nieuwsteeg een spoorkruising voor langzaam verkeer te realiseren;
2. kennis te nemen van de ingekomen reacties tijdens en na de informatieavond in Tricht en de beantwoording van de reacties;
3. voor 2011 rekening te houden met gemeentelijke kosten voor ambtelijke begeleiding, voorbereiding en communicatie voor een bedrag van € 85.000,-.

Aldus besloten in de openbare vergadering  
van 25 januari 2011, nummer 8,  
de griffier, de voorzitter,