

RIS.8182

**Beknopt verslag van de commissie Wonen & Ruimte van de gemeenteraad Emmen op maandag 8 mei 2017 vanaf 19.30 uur**

**Aanwezig:**

|                   |   |   |
|-------------------|---|---|
| Voorzitter        | : | mevrouw T.C. Hoogeveen  |
| Commissiegriffier | : | de heer F.W. te Winkel  |
| Collegeleden      | : | de heer J. Otter en de heer R. van der Weide  |
| De commissieleden | : | de heer J.C. Scheltens (VVD), de heer H. Kruise (Senioren Belang Noord), de heer J. van Wijk (Wakker Emmen), de heer N. Schiphouwer (Wakker Emmen), de heer H.A. Bos (Wakker Emmen), de heer L.H. Herbers (Wakker Emmen), mevrouw T. Hummel (PvdA), de heer G.P. Rink (PvdA), de heer A.H. Gijlers (CDA), de heer J.B.W. Wittendorp (CDA), mevrouw J.G. Ensink (LEF!), de heer R.R. Pruisscher (ChristenUnie), de heer J.M.F. Hoek (D66), mevrouw B. van der Woude (GroenLinks) en mevrouw R. de Weerd-Van der Meij (DOP) |
| Verslaglegging    | : | de heer D.P. Drolenga (Notuleerservice Mooi Werk)   |

**1. Opening en vaststelling agenda**

**Voorzitter Hoogeveen** opent de vergadering om 19.30 uur en heet de aanwezigen welkom. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

**2. Actuele mededelingen college/presidium**

Geen mededelingen.

**3. Presentatie: n.v.t.**

**4. Spreekrecht**

**De heer Lampert (omwonende station Emmen-Zuid)** licht zijn bezwaar toe, waar ook EOP De Rietlanden achter staat. Hij is het eens met de aanleg van een passeerstrook voor een betere bereikbaarheid van Emmen. Maar niet door 'de achtertuin' van omwonenden, terwijl er een zee van ruimte is aan de overzijde. Inleveren van de groenstrook levert privacyverlies en overlast op door geluid en trillingen. Ook de reiziger ondervindt nadeel door grotere loopafstanden, sociaal onveilige tunnel en een kwetsbare lift. In het goed onderbouwde 'Plan B' van de bewoners zijn die nadelen weg c.q. beheersbaar. Waarom de dienstregeling van de belbus aanpassen, als men die een uur van tevoren moet bellen? En waarom € 1,5 mln. extra voor de aanlegkosten met het flinterdunne argument dat de exploitatiekosten 'mogelijk' lager worden door 'mogelijke' rijtijdwinst Emmen-Zwolle en een 'mogelijk' lager reizigersaanbod? Van langere dichtligtijd van de overweg aan de Willemsweg is geen sprake omdat er nooit wachtenden zijn. Het argument van niet-toekomstigbestendig en 'minder robuust' zijn van het bewonersplan is flauw. B&W schrapt de verdubbeling zelf in 2013 uit de Structuurnota en van vertraging op een tracé van 4 km. vanaf het Hoofdstation is geen sprake. Op last van de bewoners deed de provincie een second opinion met hoog tekentafelgehalte, die verdacht veel op het ProRail-rapport lijkt. De provincie zegt zelf te weinig expertise te hebben en verlaat zich geheel op ProRail. De heer Lampert wil een objectievere en reëlere toets van Plan B, want ProRail wijst het af als slager die zijn eigen vlees goedkeurt. Al met al voelen de omwonenden zich te weinig gehoord en machteloos. Op eigen initiatief benaderden zij drie gerenommeerde bureaus, die elk een opdracht weigerden, bang om tegen hun opdrachtgever ProRail te gaan. Zelfs het minis-

terie verwijst naar de provincie. Daarom heeft de heer Lampert de hoop op de raadscommissie gevestigd met het dringende verzoek Plan B uit te voeren i.p.v. het raadsvoorstel.

**PvdA** informeert naar de exacte argumenten voor het weigeren van de drie onderzoeksbureaus.

**De heer Lampert** antwoordt dat het tracé Emmen-Coevorden in dagelijks beheer van een bureau was, een ander was betrokken bij de tekening van het nieuwe passeerspoor en het derde reageerde niet, ook niet op rappels.

**LEF!** informeert hoe de heer Lampert de contacten met de gedeputeerde en wethouder ervoer.

**De heer Lampert** heeft zelf de gedeputeerde verzocht de locatie te komen bekijken. Hij was vriendelijk in de omgang en zei dat het spoor maar 3,5 meter richting de kant van de omwonenden zou komen en de groenstrook intact zou blijven. Dat die verdween, wist hij niet en wisten de bewoners ook pas drie dagen voor sluiten van de bezwaartermijn. Van contact met de wethouder was geen sprake en hij is evenmin ter plaatse geweest. Wel hebben op uitnodiging enkele raadsleden de locatie bezocht en hun zorgen geuit over de nonchalance waarmee de bewoners werden benaderd.

**DOP** vraagt of de gemeentebrief over de verdubbeling aan de Waanderveld-zijde invloed had op de aankoop van de omringende woningen.

**De heer Lampert** memoreert dat die brief uit 1995 was. Te laat dus omdat de straat vanaf 1990 wordt bewoond. Wel heeft de gemeente bij de percelenaankoop meerdere bewoners mondeling verteld dat een eventuele spoorverdubbeling aan de kant van het Waanderveld zou worden gerealiseerd – de brief van 1995 bevestigt dit op basis van ‘toenmalige inzichten’. Die uitspraak is nooit op schrift gezet; de reactienota op de bezwaren spreekt van ‘*een niet-stellige uitspraak*’.

**CDA** is benieuwd wat de heer Lampert vindt van het aanbod om een groenafscherming te creëren.

**De heer Lampert** noemt dat een doekje voor het bloeden: het is nog onbekend hoe die eruit komt te zien en Plan B betekent bovendien geen aantasting van de strook c.q. het woongenot.

**ChristenUnie** informeert hoe reëel de verwachte extra hinder is, als de verdubbeling doorgaat.

**De heer Lampert** antwoordt dat het talud zo hoog ligt dat de treinwielen op ooghoogte langskomen op ‘gepaste’ afstand. Bij verdubbeling van het spoor komen de treinen 4,5 meter dichters langs de achtertuinen: dit komt dreigend over en doet inbreuk op de privacy. Ook zijn er dan meer trillingen, die nu al de norm overstijgen. Maar omdat die toename minder dan 30% is, wordt dit niet als extra hinder gezien. Voor de heer Lampert zijn de voorgestelde ingrepen niet nodig met Plan B.

## 5. Rondvraag

**Senioren Belang Noord** is blij met de afronding van de afvoer naar het Oranjekanaal, die erg veel inspanning kostten. Het eind van de parallelweg langs de Frieslandroute is keurig geasfalteerd, maar 's avonds en bij mist is het zeer onveilig voor het verkeer door gebrek aan vangrail of andere afscheiding. Is het mogelijk hier z.s.m. aandacht aan te besteden voor er ongelukken gebeuren?

**Wethouder Van der Weide** zou het laatste ook onwenselijk vinden. Hij zal navragen of dit ook het eindbeeld is voor de aangeduide plek en of nadere veiligheidsmaatregelen nodig zijn.

**PvdA** refereert aan 1) de B&W-toezegging om nog voor de zomer met de Woonvisie te komen. Wanneer is die te verwachten? De fractie had op deze maand gerekend. In april is ook de visie over de deprogrammeringsopgave besproken: wanneer is die aan de orde? 2) Bussen met bezoekers aan Wildlands moeten extra parkeergeld betalen: dit komt het gastheerschap van Emmen niet ten goede. Kunnen B&W druk zetten op Wildlands en Q-Park om hieruit te komen? 3) Het speelveld aan de Berkenlaan in Emmer-Compasuum wordt veel gebruikt, maar niet zonder gevaar. Er liggen regelmatig gevaarlijke objecten als injectienaalden, gaspatronen, blikjes en glas, maar de gemeente pakt meldingen niet op, zodat de bewoners het veld zelf opruimen – eigenlijk een gemeentetaak. Is deze problematiek bekend bij het college en kan er een passende oplossing komen?

**Wethouder Otter** vertelt dat een brief in de routing is over de voortgang van diverse beleidsnota's. Hij zegt toe de Woonvisie voor het zomerreces toe te sturen, maar de behandeling volgt, net als de deprogrammeringsvisie, na de zomer vanwege de check op de kwantitatieve ‘Ladder-proofheid’. Deze vergt drie weken extra tijd.

Ook **wethouder Van der Weide** is absoluut niet blij met hoe Q-Park opereert met de tariefstelling voor Wildlands-bezoekers. De huidige afspraak tussen Wildlands en Q-Park is gemaakt vanwege de acceptabele loopafstand; ook P-Oost en Schapenveenweg zijn goede alternatieven. Het college wil wel in overleg, maar Wildlands is vooral zelf als contractpartner aan zet. Het speelveldprobleem in Emmer-Compascuum is B&W niet bekend; de wethouder laat e.e.a. uitzoeken en zal daar een terugkoppeling over geven.

**CDA** wijst op de deadline van april 2017 in de brief d.d. 15 februari voor info over de acties inzake de PMD-inzameling. Waarom zijn die acties niet ingezet en zijn ze dan wél in juni te verwachten?

**Wethouder Van der Weide** heeft informatie van Area gekregen, die tot nieuwe vragen leidde. Hij verwacht op korte termijn de beantwoording en hierna zullen B&W een overweging maken over al dan niet actieve agendering. Binnen twee weken komt een antwoordbrief naar de raad.

**LEF!** weet dat EOP Barger-Oosterveld gemeentesubsidie heeft gekregen voor een bouwwerk in de vorm van een hooimijt als ontmoetings- en cultuurplek. Helaas weigert de gemeente de bouwvergunning; is dit fictie of non-fictie?

**Wethouder Van der Weide** is bekend met deze projectsubsidie, maar zal nagaan of de procedure inderdaad stopt bij de vergunningverlening. Hierop volgt een nadere schriftelijke reactie.

**D66** stelde 1) in de raad van 20 april twee vragen, waarvan de toegezegde schriftelijke beantwoording nog steeds niet is ontvangen. De fractie blijft net als bij de Begroting 2017 en in de afgelopen maanden benieuwd naar de volgende beleidsstukken met een schrikbarend gebrek aan voortgang: Woonvisie, Structuurvisie, Deprogrammering Woningbouw, GVVP, Centrumvisie, Parkeervisie, Geurvisie, Cultuurnota, Erfgoednota, Kaderplan Afval, Zwerfafvalplan, Milieuagenda, invoering Omgevingswet, ontwerp afsluiting Emmerweg-rondweg etc. Onbestaanbaar, omdat al deze nota's directe invloed hebben op de komende Kadernota, die zonder de nota's niet is te behandelen. Wanneer is welke beleidsnota te verwachten om tot juiste besluitvorming in de p&c-cyclus te komen? 2) Door het besluit om het fietspad Wildlands-Ermerweg aan de openbare ruimte te onttrekken kunnen bewoners van Noordbarge aan de noordkant van de Ermerweg niet direct naar het centrum en moeten zij over de brug over het Oranjekanaal, waar asfalteringswerkzaamheden plaatsvinden. D66 had twee voorstellen voor veiligheidsmaatregelen: een handbediend stoplicht of minimaal een zebrapad. Is overwogen deze bij de asfaltering te betrekken?

**Wethouder Otter** meldt dat er veel nota's onderhanden zijn, waar enorm hard aan wordt gewerkt. De antwoordbrief met de voortgang na vaststelling in het college op 9 mei gaat naar de raad. Niet alle nota's zijn in juni op één hoop aan te leveren, wat ook op bezwaren van de VVD zal stuiten.

**VVD** heeft die vraag al in januari gesteld en in de periode tot april bood de agenda voldoende ruimte om genoemde beleidsstukken te behandelen. Daarnaast wijst de fractie op de eerdere toezeggingen van het college zelf en de titel van het Bestuurakkoord: 'Aanpakken en doen'.

**Wethouder Van der Weide** zegt dat het antwoord op de vraag over de Oranjekanaalbrug in de komende brief staat. B&W zijn nog bezig met bewoners en ondernemers van de Noordbargerweg met een alternatief plan voor de afsluiting van de 'knip' en willen niet op maatregelen vooruitlopen.

**D66** kan zich niet voorstellen dat de knip bepalend is voor de situatie rond de brug.

**Wethouder Van der Weide** erkent dat, maar verkeersveiligheid is onderdeel van het gebiedsproces over de inrichting van de Ermerweg. Daarop vooruitlopen vindt hij niet passend.

**Voorzitter Hoogeveen** herinnert gezien de lange inleidingen de raadscommissie aan de afspraak om de rondvragen kort en krachtig te houden.

6. **Bespreken C-stukken: n.v.t.**

7. **Bespreken B-stukken**

## 7A. Bestemmingsplan Emmen, Delftlanden station Emmen-Zuid

### *Eerste termijn*

**Wakker Emmen** vindt de kwartiersdienst goed aansluiten op het gemeentelijke doel de spoorverbinding Emmen-Zwolle te verbeteren. De fractie dankt de omwonenden voor hun inbreng. Gezien de vele reacties en zienswijzen over toename van trillingen, geluid en privacyverlies kan de voorkeursvariant op weinig draagvlak rekenen. Bij drie woningen wordt de trillingsnorm nu al overschreden, bij vier neemt het niveau met 15% toe. Vreemd dat dit niet waarneembaar is. Ook vreemd dat de geluidsnormen bij meer treinen op dichtere afstand niet worden overschreden. Hoe kan dit – zeker daar stationsuitbreiding binnen 50 meter van de woningen niet toegestaan is – en wat is die geluidstoename? In hoeverre voorkomt beplanting of een groenwal de inkijk in de tuinen en is daar nog wel ruimte voor als het spoor zo dicht op de tuinen komt? Graag nadere uitleg over de onlogische variant 1 (twee perrons achter elkaar), die qua vervoer en exploitatie niet uitvoerbaar is. Of spelen hier financiën een rol? Graag meer toelichting op de financiële consequenties van variant 2 (twee perrons tegenover elkaar), die kapitaalvernietiging is gezien de sloop van een deel van de aanleg (meer dan € 10 mln.) in 2011. De nadelen van de bewonersvarianten betreffen dienstregeling, toekomstbestendigheid en vervoerstechniek: waarom zijn zij niet uitvoerbaar en wat zijn de gevolgen van het niet-kiezen voor de voorkeursvariant? Wakker Emmen wil een zorgvuldigere onderbouwing om de kwartiersdienst mogelijk te maken.

**VVD** wijst erop dat de provincie over de variantkeuze gaat. Daarom ligt hier een bestemmingsplanwijziging voor. Wijst de raad die af, dan kan de basisvariant geen doorgang vinden.

**Wakker Emmen** erkent dit, maar ziet in de stukken wel meerdere varianten terug. De fractie wil t.b.v. haar afweging over de planwijziging wel weten waarom bepaalde varianten afvallen.

**PvdA** meent dat de kwartiersdienst positief bijdraagt aan de economie van Emmen: werkgevers vinden bereikbaarheid voor hun werknemers belangrijk, die dan weer meer aan deze regio worden gebonden. Los daarvan ligt nu een bestemmingsplan voor. Met de toename van het treinvervoer neemt ook de zorg over mogelijke hinder toe, zoals verwoord door de inspreker en de zienswijzen. Is de wethouder op de hoogte van de brief van inspreker en wat zijn de gevolgen van uitstel of afstel van dit besluit? Hier zal de fractie haar oordeel mede op baseren.

Voor **CDA** is biedt de voordracht een goed alternatief voor nu en de toekomst. Over laatste zijn het CDA-verkiezings- en coalitieprogramma duidelijk: een stip op de horizon naar complete spoorverdubbeling. De voor- en nadelen van de ProRail-variant zijn voldoende duidelijk. Het CDA sluit zich aan bij de vragen van Wakker Emmen over de bewonersvarianten. In februari 2016 is dit ook in de commissie behandeld om een de tweede variant te onderzoeken. Toen kwamen de wissels zo dicht mogelijk op de Nieuw-Amsterdamseweg (oost- c.q. bewonerskant) te liggen. Waar is die variant met zowel de optimalisatie als de second opinion gebleven? In het voorstel staat wel een variant met de wissels aan de westkant. De eerste bewonersvariant zou duurder zijn dan de ProRail-variant: over welke meerkosten gaat het? Waaruit blijken de mindere toekomstbestendigheid en lagere gebruikswaarde van de bewonersvariant? Er is inderdaad meer geluids- en trillingshinder: welke maatregelen zijn te treffen om dit te beperken en welke kosten zijn hieraan verbonden?

**D66** is voor stimulering van OV-gebruik en daarmee ook voor de kwartiersdienst in de spits. Dit besluit is uitgesteld om de bewonersvarianten door te laten rekenen. Volgens de fractie zijn daarin te weinig reizigers opgegeven, met het afkeurende oordeel 'negatieve exploitatie' tot gevolg. Was het oordeel anders geweest als de bewoners van meer reizigers waren uitgegaan? Klopt het dat de verdubbeling noodzakelijk is omdat de bestaande tunnelbak verkeerd om geplaatst is? Er zijn richting bewoners toezeggingen gedaan dat er geen spoorbaan zou komen tussen het bestaande spoor en hun huizen: in hoeverre is dan sprake van een betrouwbare overheid? D66 vindt dat er voldoende ruimte is voor een wél geschikte oplossing aan de Nieuw-Amsterdamsestraat. Is gezocht naar een

oplossing die recht doet aan de bewonersbezwaren, bijv. via overleg? Het betreft een keuze tussen aanpassing van het spoorrooster en het woongenot in de gemeente: D66 weet waarvoor het staat.

**DOP** complimenteert de bewoners met hun gedegen varianten. Het onderzoek hiernaar is niet conform de bedoeling verricht: het ging meer om kosten etc., niet om hinder. DOP weet namelijk uit eigen ervaring dat afremmende en optrekkende treinen en zeker wissels voor onevenredig meer hinder zorgen. Ook vindt de fractie de vier minuten tijdswinst in de ProRail-variant overkomelijk. Daarin is bovendien sprake van een kwetsbare lift (zonder toezicht) met dito camera's, een nadeel t.o.v. de bewonersalternatieven. Storend is tot slot de onevenredig grote aandacht voor de veldspitsmuis t.o.v. de bewoners.

**VVD** is net als de bewoners vóór de kwartiersdienst, maar vindt de voorgestelde oplossing niet de juiste. Verdubbeling bij station Bargeres bood onvoldoende ruimte; nu blijkt dit ook bij station Zuid: trillingen komen boven de norm uit en geluid wordt niet gemeten op de gevels, maar normatief 50 meter vanaf het spoor: inconsequent en inconsistent t.o.v. de plaatsing van windmolens (2x de wettelijke afstand). Zuur dat de provincie qua kosten kiest voor de basisvariant, hoewel de bewonersvarianten minder hinder opleveren. In de basisvariant kent de toegang tot het zuidelijke peron een heel lange helling en een stille donkere tunnel, waardoor minder validen minstens 400 meter verder moeten afleggen met minder sociale veiligheid. Wat vinden PvdA en ChristenUnie, indieners van de motie 'Toegankelijkheid', hiervan? De VVD meent dat de raad zeer (te) laat aan zet is: al vanaf medio 2014 is het college in overleg en werkt het mee aan plannen. Pas na drie jaar komt de raad aan zet bij het finale besluit, dat voor de fractie eigenlijk allang genomen lijkt.

**LEF!** sluit zich aan bij het gros van de al gestelde vragen. Los van de techniek, is bij de mondelinge toezeggingen en brieven sprake van opgewekt vertrouwen? LEF! is benieuwd naar de visie van de wethouder op de inbreng van de buurtbewoners. Bij het zorgvuldigheidsbeginsel is tijd geen heet hangijzer. Is de wethouder i.c. de machinist op een locomotief met een ProRail- en provinciewagon erachter en is hij daarbij de bewonerswagon vergeten?

**ChristenUnie** is heel blij met de provinciale ambitie om de Vechtdallijnen te verbeteren. Uit onderzoek blijkt dat voor station Zuid de basisvariant de voorkeur krijgt. De fractie vindt het algemeen belang van de complete verdubbeling dermate hoog dat de individuele belangen daar niet tegen opwegen, zeker gezien de toekomst (tracéonderzoek naar Groningen en Duitsland). Wel leggen de bewoners een reëel vraagstuk voor over de hinder, maar zij lijken tot verbazing van de ChristenUnie niet serieus genomen te worden: hinderbeperking blijkt nergens uit het voorstel, terwijl daar wel een inspanningsverplichting ligt voor de gemeente. Graag meer duidelijkheid hierover.

**GroenLinks** juicht als groot voorstander van OV de kwartiersdienst zeer toe, die al langer in de planning is en gepaard gaat met de ontwikkeling van de stationsomgeving bij Emmen-Zuid en toekomstige spoorplannen richting Groningen en Duitsland. Wel zet de fractie vraagtekens of de bewoners i.c. wel serieus worden genomen: hun zorgen worden gebagatelliseerd. Het komt vaker voor dat de gemeente haar eigen plan trekt ten koste van de bewoners, terwijl deze voorop moeten staan.

**Senioren Belang Noord** sluit zich aan bij de meeste genoemde aandachtspunten. De extra overlast voor aanwonenden moet beperkt worden en er moet gedegen onderzoek komen naar haalbaarheid en pragmatisme van de alternatieven vanwege de ver uit elkaar liggende perrons. SBN is niet tegen opschorten of aanhouden, mits daar noodzaak toe is en er goede nieuwe plannen voorhanden zijn, in overleg met ProRail en NS. Tot slot: waarom een quickscan en geen MER?

*Reactie college*

**Wethouder Van der Weide** omschrijft als doel van het bestemmingsplan het mogelijk maken van de kwartierdienst Emmen-Zwolle. In het voortraject zijn enkele planologische en realisatiebesluiten genomen. Volgens de brief uit november 1995 leek o.b.v. toenmalige inzichten de uitbreiding aan de Waanderveld-kant te kunnen. Het tweede spoor was al mogelijk o.b.v. het bestemmingsplan uit 1996, maar wegens de eisen rond de aanleg van o.a. talud, sloot en inspectiepad was dit nieuwe plan nodig. Goed dat bewoners hebben meegedacht met Plan B, op instigatie van de gedeputeerde. Hiervoor is de procedure opgeschort, dus er is wel degelijk rekening gehouden met omwonenden. Enkele vervoers- en financiële aspecten in bewonersvariant 1 compliceren de zaak: het is uitvoerbaar, maar scheelt wel 3 ton op de exploitatie (door derden) – een groot obstakel. Bovendien is de situering van twee perrons achter elkaar onlogisch en niet duurzaam als de verdubbeling in de toekomst verder wordt doorgetrokken naar Zwolle. De meerkosten van bewonersvariant 2 zijn geraamd op € 1,1 mln. en zou gepaard gaan met sloop van een groot deel van het station dat nog in 2011 werd opgeleverd – los van de € 10 mln. provinciebijdrage. Op dit moment zit er een behoorlijke ruimte (5dB) in het vigerende geluidsplafond. Na de verdubbeling is er door de nieuwe wissel en meer treinen meer geluid, maar dat blijft nog steeds ruim binnen het plafond.

**VVD** weet dat het een landelijke norm betreft. Maar de beleving is toch heel anders, omdat de woningen op 10-15 meter van het spoor staan en de norm uitgaat van 50 meter? Dan is die norm toch niet meer van deze tijd, zeker daar geluid normaliter op de gevels wordt gemeten?

**Wethouder Van der Weide** antwoordt dat rondom spoorgeluid andere wet- en regelgeving geldt en daar moet de gemeente aan toetsen. Er is meer geluid bij verdubbeling, maar ook dan blijft het binnen de wettelijke norm. Voorts zijn de landelijke richtlijnen voor trillingen onderzocht: in drie situaties is er overschrijding van de norm. Daarbij gaat het vooral op goederenvervoer dat eens per dag het tracé Emmen-Zwolle v.v. berijdt voor bevoorrading van het Emmterrein. De nieuwe wissel zorgt voor 4-15% meer trillingen in vier woningen, maar o.b.v. onderzoek, literatuur en jurisprudentie wordt trillingstoename onder de 30% als niet-voelbaar beschouwd. B&W achten de toename in trillingen daarom aanvaardbaar. Het tweede spoor komt 4,5 meter dichter te liggen bij de achtertuinen van aanwonenden; vandaar het aandringen vanuit de gemeente op opname van een groene wal of beplantingsstrook in het bestemmingsplan t.b.v. de privacy. Daarmee zal het probleem niet tot volle tevredenheid zijn opgelost, maar is er wel oog voor de bewonerssituatie. O.b.v. geluid, trillingen en privacy hebben B&W geen zwaarwegende argumenten om tegen provincie en ProRail te zeggen dat de voorkeursvariant van tafel moet. Zou dat wel het geval zijn, dan zijn twee varianten denkbaar: 1) een inpassingsplan onder regie van de provincie; 2) stopzetten van het project, waarmee de € 10 mln. aan RSP-gelden elders in Drenthe wordt geïnvesteerd.

**CDA** vindt dit te gemakkelijk en denkt dat een tussenoplossing mogelijk is: overleg met aanwonenden over compensatie en mitigatie, omdat de treinen dichterbij hun huizen gaan rijden. De wethouder lijkt geen noodzaak te zien voor ingrijpen omdat de basisvariant aan alle regels voldoet.

**Wethouder Van der Weide** antwoordt dat binnen de Tracéwet een bepaling geldt met een maximum van € 46.000 per geval. De wet is n.v.t. maar i.c. wel als richtlijn gebruikt om te bepalen of die kosten opwegen tegen de investering. Conclusie was dat het niet overal zal leiden tot optimale oplossing, los van de technische uitvoerbaarheid. Daarbij blijft de toename van trillingssterkte voor de vier woningen nog steeds ruim onder de 30%-norm. Het station is juist gesitueerd, conform plan.

**D66** bedoelde met zijn eerdere vraag dat het viaduct verkeerd om was geplaatst, met de reservebuis aan de noordkant. Daardoor wordt de oplossing nu gezocht aan de zuidkant.

**Wethouder Van der Weide** repliceert dat verkeerde plaatsing niet aan de orde is gelet op de historische voorkeur in het bestemmingsplan van 1996 en het feit dat de aanleg van het station in 2011 reeds voorsorteerde op de voorkeursvariant.

**CDA** geeft aan dat de oostvariant ooit onderwerp van studie was, maar niet terugkomt in het voorstel. In bewonersvariant 2 zit de wissel aan de westzijde (Nieuw-Amsterdamsestraat).

**Wethouder Van der Weide** memoreert dat de bewoners met Infra Plus een doorontwikkelde variant 2 opstelden, omdat het eerste idee niet voldeed aan enkele richtlijnen.

*Tweede termijn*

**Wakker Emmen** herhaalt zijn onbeantwoorde vraag over voldoende ruimte voor een groene wal.

**CDA** is de afweging van B&W duidelijker geworden en die zal men voor intern beraad meenemen.

**PvdA** noemt de afweging i.c. tussen algemeen en individueel belang lastig. Wel verwijst de wethouder veel naar richtlijnen, zonder in te gaan op het menselijke aspect. Zijn er echt geen mogelijkheden om de bewoners ergens in tegemoet te komen? De fractie neemt dit terug voor intern beraad.

**D66** is onduidelijk gebleven wat aan het huidige station moet worden gesloopt bij instemming met bewonersvariant 2. Opvallend is de uitsluitend technische reactie van de wethouder, die niet rept over contacten met de bewoners. Is er gezocht naar een oplossing die recht doet aan hun bezwaren? De voorliggende variant is niet afkomstig van de gemeente, maar nergens uit het raadsvoorstel of de beantwoording door de wethouder blijkt een kritische noot waarbij de gemeente voor haar bewoners is gaan staan in het overleg met de provincie en ProRail. De wethouder sloeg een dreigende toon aan bij de optie afblazen van het project, maar uit de eerste termijn blijkt duidelijk dat de hele commissie een beter bereikbaar Emmen per spoor wil. Maar of dat ook op andere dan de voorgestelde wijze mogelijk is, heeft het college niet duidelijk kunnen maken.

**DOP** hoorde de wethouder spreken over twee passages van goederentreinen per dag, maar de stukken noemen wel degelijk de mogelijkheid voor meer goederenvervoer in de toekomst; en juist de combinatie van die treinen met wissels is rampzalig qua geluid en trillingen. Daarenboven valt de beleving in de praktijk heel anders uit dan berekeningen van achter een bureau.

**CDA** wijst op de Wet milieubeheer: moet de gemeente die dan maar in de prullenbak gooien? De gemeente heeft de onderzoeken volgens de voorschriften verricht.

**DOP** beaamt dat, maar meent tegelijk dat men de waarden niet van achter een bureau had moeten berekenen, maar ter plekke had moeten meten en wel op de gevels, niet bij het spoor. Het algemeen belang is duidelijk, maar dat is voor de fractie ook gediend met een variant die meer rekening houdt met bewonersbelangen. De gemeente moet verder kijken dan geld en de wensen van ProRail en de provincie en dat heeft de DOP-fractie niet beluisterd in het betoog van de wethouder.

**VVD** hoorde geen extra uitleg van de wethouder t.o.v. het raadsvoorstel. Alles is keurig volgens de normen onderzocht, maar de menselijke maat ontbreekt, daar het gesprek met omwonenden niet is aangegaan. Zeker als het voorstel liefst drie pagina's wijdt aan de veldspitsmuis met 3-4 onderzoeken inclusief mitigerende maatregelen en een splinternieuw leefgebied. Kwalijk is het technische gehalte van de beantwoording van de wethouder. Hoe verhoudt zich verdere verdubbeling van het spoor in de toekomst tot de overlast? In 2011 is een verkeerde keuze gemaakt door toen deze extra investering niet te doen.

**LEF!** mist ondanks de techniek, toezegging en indekking d.m.v. een bestemmingsplan uit 1996 een stuk overleg hierover met de aanwonenden. Hun vertrouwen in de overheid heeft schade geleden en zeker een lokale overheid moet schouder-aan-schouder met hen staan. Dan zou het fijn zijn voor de besluitvorming als de meerkosten van alternatieven bekend waren geweest. De gemeente kan i.c., net als in het windenergiesdossier, een scherpere norm dan de wet hanteren. Het is evident dat meer dan de vier woningen onevenredige hinder gaan ondervinden van de extra treinen. Dan moet de argumentatie onder de basisvariant niet flinterdun zijn zoals nu, maar staan als een huis. LEF! betreurt het dat het college niet in de bres springt voor de inwoners.

**GroenLinks** noemt de beantwoording van de wethouder helder. Het Consumentenplatform OV ziet wél grote voordelen in het bestemmingsplan van 1996. De basisvariant kent voordelen qua aansluiting op ander OV t.o.v. andere varianten. Neemt niet weg dat het belang van direct aanwonenden

meegenomen en hun schade beperkt moet worden. Kunnen B&W inspiratie opdoen uit voorbeelden elders in Nederland?

Ook voor **Senioren Belang Noord** staat een optimale uitvoering t.b.v. de inwoners bovenaan. De fractie herhaalt haar vraag over de noodzaak van een quickscan i.p.v. een MER-rapportage.

*Reactie college*

**Wethouder Van der Weide** denkt dat er een strook van 15-20 meter overblijft voor de groenstrook, maar zal dit nog exact nagaan in het bestemmingsplan. Een waterdichte oplossing wordt het waarschijnlijk niet, maar B&W willen wel z.v.m. rechtdoen aan de privacysituatie. In bewonersvariant 2 worden beide perrons in zuidelijke richting verplaatst en dat betekent een extra investering van € 1,1 mln., maar ook kapitaalsvernietiging van een deel van het in 2011 aangelegde station. Dat is een politieke afweging – ook om eventueel een andere variant mogelijk te maken. Links- of rechtsom moet er financiering komen, dus dat vergt zwaarwegende argumenten richting provincie – los van vervoerskundige aspecten.

**D66** vraagt zich af of B&W, los van beide varianten, hebben gekeken naar andere aanpassingen om de basisvariant van de bezwaren te ontdoen.

**Wethouder Van der Weide** memoreert dat in het voortraject diverse trajecten zijn bekeken en hieruit kwam de basisvariant voort. Daarna vonden gesprekken met de buurt plaats met bewonersvariant 1 als gevolg: daar hebben een onderzoek plus second opinion op plaatsgevonden. De gedeputeerde heeft in overleg met de bewoners hun variant 2 laten onderzoeken. Van de drie overgebleven varianten zijn de voors en tegens onderzocht, met dit raadsvoorstel tot gevolg. Waren het vergelijkbare alternatieven geweest, was de discussie anders geweest, maar daar is o.b.v. de feiten geen sprake van. In de huidige situatie rijdt de goederentrein twee keer per dag langs station Zuid; als dat volume verder toeneemt, kan extra inzet van goederentreinen inderdaad een toekomstige ontwikkeling zijn. Ook de wethouder verbaast zich over het aantal onderzoeken en de uitgebreide wet- en regelgeving rond de veldspitsmuis, al betekent dit niet dat dierenwelzijn niet hoog in het vaandel staat bij het college. Wellicht kunnen de landelijke partijen invloed uitoefenen op de Tweede Kamer om dit beleid werkbaarder te maken. Er is geen MER uitgevoerd, omdat het plan niet MER-plichtig is.

**CDA** snapt dat het pas gebouwde station niet nu al kan worden afgebroken. Maar wat is de ruimte in het provinciebudget ad € 10 mln. voor mitigerende maatregelen voor de bewoners en kan de wethouder zich daar sterk voor maken richting de provincie?

**LEF!** vraagt of dezelfde mate van verbazing bij de wethouder over de wetgeving voor veldspitsmuisen ook geldt over die op het gebied van geluid en trillingen.

**D66** meent dat onder de vigerende geluids- en trilnormen de treinen ook door de achtertuinen van de Rietlanden kunnen rijden, want het valt er volgens het betoog van de wethouder tóch al onder.

**Wethouder Van der Weide** wijst op de andere spoorlocaties met aanwonenden waar geen trillingsonderzoek is verricht. Als de raad ook in die gevallen mitigatie wenst, dan gaat het om een veel breder kader dan dit voorstel. Daarom willen B&W vasthouden aan de richtlijn bij de afweging. De interruptie van D66 interpreteert de wethouder als een oproep en niet als een vraag.

**Voorzitter Hoogeveen** stelt vast dat dit raadsvoorstel als B-stuk naar de raad gaat.

7B. Besluit begrotingswijzigingen 2017-3

**Voorzitter Hoogeveen** stelt vast dat dit raadsvoorstel als A-stuk naar de raad gaat.

## **8. Bespreken A-stukken**

8A. Verlengen geldigheidsduur Nota Bodembeheer en Bodemkwaliteitskaart 2012

*Eerste termijn*

**Wakker Emmen** kan zich heel goed vinden in het tijd kopen voor een goede Nota Bodembeheer. Met name de samenwerking met de RUD lijkt een must. De argumenten spreken de fractie erg aan.



*Reactie college*

**Wethouder Van der Weide** is heel blij met deze reactie.

**Voorzitter Hoogeveen** stelt vast dat dit raadsvoorstel als A-stuk naar de raad gaat.

**9. Onderwerpen ter bespreking: n.v.t.**

**10. Vaststellen verslag vorige vergaderingen**

10A. Vaststellen notulen gezamenlijke raadscommissie van 3 april 2017

**Senioren Belang Noord** ziet bij punt 7A graag 'Hoofdbargerweg' gewijzigd in 'Wolfsbergenweg'.

**Voorzitter Hoogeveen** stelt vast dat de notulen van 3 april 2017 met deze wijziging worden goedgekeurd, onder dankzegging aan de notulist.

**11. Ingekomen stukken vanuit het college/presidium**

Geen opmerkingen.

**12. Overige ingekomen stukken: n.v.t.**

**13. Sluiting**

**Voorzitter Hoogeveen** sluit de vergadering om 21.19 uur onder dankzegging.