



## Raadsvoorstel

<b>Vergadering</b>	: 1 juli 2015
<b>Voorstelnummer</b>	:
<b>Registratienummer</b>	: 15.008515
<b>Portefeuillehouder</b>	: A. van Maanen
<b>Afdeling</b>	: MRO Ontwikkeling
<b>Bijlage(n)</b>	: Informatiedocument spooromgeving Geldermalsen d.d. 26 mei 2015 Overzicht bereikte resultaten spoorproject Geldermalsen - Tricht
<b>B&amp;W-datum/nummer</b>	: 26 mei 2015, nummer
<b>Commissie/datum</b>	: Grondgebied, 16 juni 2015
<b>Onderwerp</b>	: Totaalplan spoorproject Geldermalsen - Tricht

---

### Onderwerp

Totaalplan spoorproject Geldermalsen - Tricht

### Beslispunten

1. Kennis te nemen van het Informatiedocument spooromgeving Geldermalsen en op basis daarvan de volgende besluiten te nemen.
2. In te stemmen met de maatregelen voor vervangende spoor kruisingen in Tricht bestaande uit de volgende onderdelen.
  - a. Een onderdoorgang ten noorden van Tricht gecombineerd met een volledige randweg ten noorden van Tricht, tussen Middelweg en Twee Morgen volgens het tracé en functionaliteit zoals in het informatiedocument is aangegeven.
  - b. Een onderdoorgang bij de Lingedijk met een hoogtebeperking van 3,60 meter en vrijliggende fietspaden en voetpad, zoals in het informatiedocument is aangegeven.
  - c. Een onderdoorgang voor langzaam verkeer in de Nieuwsteeg, gecombineerd met trappen en hellingbanen, zoals in het informatiedocument is omschreven als variant GM01.
3. In te stemmen met het nemen van twee maatregelen ter vermindering van hinder door spoortrillingen in Tricht, namelijk het toepassen van verlengde overgangsplaten bij de onderdoorgangen Lingedijk en Nieuwsteeg en het aanbrengen van een jetgrouten wand met een lengte van circa 320 meter aan de oostzijde van het spoor ter hoogte van de Willem Mechteldstraat.
4. In te stemmen met het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in Geldermalsen en Tricht in het kader van het Meerjarenprogramma Geluid op basis van de conceptafspraken met het ministerie van I en M dat deze voorzieningen gelijktijdig worden gerealiseerd met de overige delen van het totaalplan. Na afronding van het overleg met omwonenden over de vormgeving en inpassing van geluidschermen in het najaar van 2015 een apart raadsbesluit te nemen over de stedenbouwkundige inpassing (vormgeving, hoogte en locatie) van de geluidwerende voorzieningen.
5. In te stemmen met een nieuwe stationstraverse in de vorm van een reizigerstunnel ten zuiden van het stationsgebouw, ter vervanging van de bestaande loopbrug.
6. Ten behoeve van het spoorproject aan het ministerie van I en M/ProRail een gemeentelijke bijdrage te verstrekken van 3,5 miljoen euro.
7. Het college van b en w op te dragen aanvullende keuzes over onderdelen, zoals de inpassing van de randweg, de oeverzone bij de Lingedijk en treffen van maatregelen aan de Langstraat na overleg met omwonenden te maken of - zo nodig - hierover voorstellen aan de Raad te doen.



8. Het college van b en w op te dragen de beslispunten 2 t/m 6, die als conceptafspraken met het ministerie van I en M zijn gemaakt, te bekrachtigen in een bestuurlijk overleg met de staatssecretaris van I en M. en vervolgens de afspraken over het spoorproject in een schriftelijke overeenkomst met het ministerie van I en M/ProRail vast te leggen.

### **Inleiding**

In de achterliggende jaren heeft het spoorproject in Tricht vaak de aandacht van de Raad gevraagd en gekregen. Vanaf 2010, toen de eerste initiatieven over het project van ProRail richting gemeente kwamen, is veel overleg geweest met inwoners, dorpsraad, belangen- en actiegroepen en andere betrokkenen. In de commissie Grondgebied heeft het spoorproject zeer regelmatig op de agenda gestaan en op enkele momenten in het proces heeft de Raad zich uitgesproken. Op 12 februari 2012 heeft de Raad een richtinggevend besluit genomen. Dit besluit en aanvullende moties vanuit de gemeenteraad zijn voor ons steeds leidraad geweest in onze opstelling ten opzichte van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ProRail en onze inwoners.

Het laatste jaar is het spoorproject in een stroomversnelling gekomen. De wens van het ministerie van Infrastructuur en Milieu om het project in verband met het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) zo snel mogelijk tot uitvoering te brengen speelt hierbij een rol. In het kader van PHS bleek de vernieuwing van het stationemplacement noodzakelijk. Door de samenhang van deze maatregelen bleek het nodig een procedure te gaan volgen op grond van de Tracéwet.

Als college van B&W zijn wij blij dat we na intensief overleg met het ministerie van I en M en ProRail een positief resultaat hebben bereikt met de in dit voorstel beschreven conceptafspraken. Naar onze mening is het totaalplan waarover wij in dit voorstel uw instemming vragen evenwichtig. Dit als het gaat om de belangenafweging in de relatie tot verschillende groepen inwoners en direct belanghebbenden.

Het is begrijpelijk dat een veelomvattend project als dit veel reacties losmaakt. Inwoners of andere belanghebbenden worden in hun leefomgeving of belangen geraakt. De onzekerheid die het project brengt is een aspect dat wij niet onderschatten. De reacties zijn hierbij belangrijke signalen. In dat licht kunnen wij de veelgehoorde roep “het kan anders, beter” of zelfs “het moet beter” plaatsen. Anderzijds heeft de gemeente de taak te komen tot een haalbaar en afgewogen totaalpakket, waarmee de meerderheid van de inwoners op de lange termijn is gediend.

Wij vinden het belangrijk dat de Raad op basis van het bereikte resultaat op korte termijn tot keuzes komt. Hiermee wordt de periode van het opstellen van alternatieven, verkennen van maatregelen en veel discussie afgesloten en ontstaat voor betrokkenen op veel punten duidelijkheid. Er kan daarna worden gefocust op de resterende uitwerking.

### **Beoogd effect**

Met de maatregelen die op en rond het spoor worden getroffen willen wij de leefbaarheid voor onze inwoners verbeteren en de veiligheid vergroten. Bij het aanleggen van infrastructuur gaat het om ingrijpende keuzes die forse investeringen met zich meebrengen. Het later aanpassen van infrastructuur is dan vaak onmogelijk of zeer kostbaar. Daarom is het van groot belang dat er duurzame oplossingen worden gekozen. Duurzaamheid en kwaliteit zijn belangrijke afweegpunten.

Hierbij beseffen wij dat duurzame maatregelen soms pijn kunnen doen bij belanghebbenden. Bij een ingrijpend project als dit is het onmogelijk voor ieder alleen veranderingen in positieve zin te kunnen bereiken. Waar sprake is van negatieve effecten proberen wij deze zoveel mogelijk te beperken.

### **Argumenten en kanttekeningen per beslispunt**

#### **1.1 Informatiedocument spooromgeving Geldermalsen**

Het informatiedocument is opgesteld door ProRail en bevat de relevante informatie om over het spoorproject bestuurlijke keuzes te kunnen maken. Dit informatiedocument is als bijlage aan dit



raadsvoorstel toegevoegd. Het document beschrijft het project, geeft informatie over achtergronden van de opgestelde ontwerpen en maatregelen. In bijlagen is onderliggende en aanvullende informatie opgenomen.

Om de omvang van dit raadsvoorstel beperkt te houden is er voor gekozen geen teksten te herhalen, maar vooral de gemeentelijke keuzes toe te lichten. In hoofdstuk 7 van het informatiedocument staat korte inhoudelijke informatie over de nog te maken keuzes.

## **2 Spoorkruisingen in Tricht**

### **2.1 Onderdoorgang Randweg**



De aanleg van de randweg ten noorden van Tricht in combinatie met een onderdoorgang die voor alle verkeer bruikbaar is, is een belangrijke voorziening voor de verkeersafwikkeling in en rond Tricht voor de lange termijn. Al het Trichtse vrachtverkeer zal via deze route het spoor moeten kruisen. Hiermee wordt het vrachtverkeer in belangrijke mate uit de dorpsbebouwing geweerd. Het vrachtverkeer van de bedrijfslocatie Hak wordt buiten het dorp omgeleid. Greefa heeft aangegeven vanaf het bedrijf een directe aansluiting op de randweg te zullen realiseren. Met deze veranderingen worden de rust en leefbaarheid in het dorp verbeterd.

Vrachtverkeer met een bestemming in het westelijk deel van het dorp zal vanaf de randweg via een andere route het dorp bereiken. Een belangrijk deel zal gebruik maken van de Langstraat. Het deel van Langstraat tussen randweg en Nieuwsteeg zal hierdoor zwaarder worden belast. Door bewoners is hiervoor aandacht gevraagd.

Ook over het gebruik van het deel van de Langstraat ten noorden van de randweg hebben bewoners aandacht gevraagd. Op dit moment wordt deze weg al zwaar belast met (vracht-)verkeer. De bewoners maken zich zorgen over mogelijk extra verkeer in de toekomst en vragen om maatregelen.

In het nu voorliggende plan is voor de Langstraat niet voorzien in maatregelen. Wij willen de signalen van de bewoners serieus nemen, maatregelen onderzoeken en eventueel met voorstellen komen. Wij zien dit gedeeltelijk als een bestaand probleem en gedeeltelijk als een effect van de keuzes die in het totaalplan worden gemaakt. Zie hiervoor ook beslispunt 7.

Voor de aansluiting bij de Twee Morgen is een uitgewerkt plan beschikbaar, waarin de overgang van de Lingedijk naar de randweg is uitgewerkt. We verwijzen hiervoor naar de tekening in het informatiedocument (pagina 50).



## 2.2 Onderdoorgang Lingedijk



De onderdoorgang bij de Lingedijk is voor Tricht een belangrijke plek. In de bestaande situatie is de spookruising Lingedijk een heel druk punt, waar allerlei verkeerslijnen bij elkaar komen. Dat zal in de toekomst niet veranderen. De onderdoorgang zal door zijn ligging ten opzichte van de bebouwing in het dorp veel gebruikt worden. In het plan is maximaal ingezet op veiligheid in de onderdoorgang en bij de aansluitingen op de bestaande wegen. Dit heeft geleid tot een ontwerp waarbij de fietsers en voetgangers een van autoverkeer afgescheiden deel van de onderdoorgang hebben. Alle doorgangen en hellingen voldoen in breedte en hellingspercentages aan de geldende richtlijnen.

Bijzondere aandacht verdient de keuze van de hoogte van de doorgang. Hiervoor is eerder door de Raad een maat van 3.60 meter gekozen. Door de Werkgroep Spoor is bij herhaling aangegeven dat deze doorrijhoogte in combinatie met vrijliggende fietspaden en een voetpad leidt tot een zware constructie die niet past in de dorpse omgeving.

Naar onze mening dient de doorrijhoogte niet ter discussie te staan. We willen niet tornen aan de bereikbaarheid voor de hulpdiensten voor het westelijk deel van Tricht. Een goede bereikbaarheid voor de hulpdiensten, zoals geadviseerd door de Veiligheidsregio is voor ons uitgangspunt. Ook willen wij geen wijziging aanbrengen in het ontwerp van de onderdoorgang met vrijliggende fietspaden en voetpad. Wij menen dat hiermee de veiligheid in de onderdoorgang zeer is gediend.

Wij vinden het belangrijk dat het vrachtverkeer van de Lingedijk wordt geweerd. Ook bij het besluit van de Raad in 2012 was dit al uitgangspunt. Om het vrachtverkeer daadwerkelijk te weren willen wij aanvullende maatregelen nemen.



### 2.3 Onderdoorgang Nieuwsteeg



De onderdoorgang in de Nieuwsteeg is aanvullend ten opzichte van de andere twee onderdoorgangen. Door de aanwezige bebouwing dicht bij het spoor is de ruimte voor het maken van onderdoorgangen beperkt. Juist vanwege deze beperking is er aanleiding een randweg te realiseren die voor alle verkeer bruikbaar is. Het plan om bij de Nieuwsteeg een voorziening te realiseren voor langzaam verkeer komt voort uit de wens om de samenhang tussen de beide delen van het dorp te behouden en leefbaarheid te verbeteren. Voor langzaam verkeer zijn korte en sociaal veilige verbindingen belangrijk.

Ook voor een onderdoorgang voor langzaam verkeer is de fysieke ruimte in de Nieuwsteeg echter beperkt. Verschillende varianten zijn samen met omwonenden en de Werkgroep Spoor verkend en beoordeeld. Voor de bewoners van het betreffende deel van de Nieuwsteeg is een variant (variant WG01) met hellingbanen en de lengterichting van de straat (haaks op het spoor) zeer ingrijpend. Deze bewoners hebben hier grote bezwaren tegen. Een dergelijke variant is ook circa 2,5 miljoen euro duurder dan de andere twee varianten.

De Werkgroep Spoor bepleit desondanks nog steeds variant WG01. Zij vindt dat de nadelen voor een beperkt aantal bewoners opwegen tegen de voordelen in gebruik van de vele verwachte gebruikers van de onderdoorgang.

Alle belangen afwegend dient het bestuur een keuze te maken. Naar onze mening is een onderdoorgang met hellingbanen parallel aan het spoor in dit geval de meest passende en verantwoorde oplossing. Na advisering door het Gehandicapten Platform Geldermalsen is onze keuze variant GM01. Deze keuze leggen wij ter bekrachtiging aan de Raad voor.

In deze variant voldoen de hellingbanen niet aan de richtlijnen voor hellingspercentages. De hellingen zijn steiler dan de gewenste 4% en liggen in de buurt van 7%. Desondanks zijn we er van overtuigd dat deze hellingen voor veel gebruikers functioneel zullen zijn. Dat leren ervaringen elders. De bedoeling is in de plandetailering de hellingen nog enigszins te optimaliseren en conform het advies van het Gehandicapten Platform rustplateau's toe te voegen.

Met de realisering van deze variant is een investering gemoeid van circa 5,5 miljoen euro. Noch de gemeente, noch het ministerie is bereid nog meer bij te dragen aan deze onderdoorgang. Wij zijn als college blij dat deze variant GM01 in het onderhandelingsproces met het ministerie en ProRail haalbaar is geworden. En we zien deze variant als de meest verantwoorde inpassing in de omgeving.





### **3. Maatregelen spoortrillingen**

De spoortrillingen die, vooral in Tricht, maar ook in Geldermalsen, worden ondervonden zien wij als het meest negatieve effect van de aanwezigheid van de spoorlijnen door onze gemeente. Al jaren spannen wij ons in om dit probleem onder de aandacht te brengen bij ProRail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. We zoeken daarin ook samenwerking met andere gemeenten. Ons is in die jaren helder geworden dat de problematiek van spoortrillingen ingewikkeld is en dat het treffen van maatregelen ter vermindering van schade of hinder van spoortrillingen op grond van de geldende regels in onze gemeente niet is af te dwingen.

Bij dit spoorproject hebben wij ons opnieuw maximaal ingespannen om dit onderwerp bij het ministerie en ProRail onder de aandacht te brengen. Wij waarderen hierin de inspanningen van onze inwoners via de Werkgroep Trilvrij Tricht. Daarom zijn wij tevreden dat wij in de conceptafspraken uiteindelijk overeenstemming hebben kunnen bereiken over twee maatregelen die naar verwachting zeker zullen leiden tot afname van de trillinghinder voor meerdere woningen in Tricht. Het gaat om het aanbrengen van langere overgangsplaten tussen de kunstwerken en de aarden baan ter plaatse van de Nieuwsteeg en de Lingedijk met een effect naar beide kanten van het spoor en om het plaatsen van een ondergrondse trillingwerende constructie (OTC) in de vorm van een jetgrouten wand met een lengte van circa 320 meter. Deze wand zal worden geplaatst aan de oostzijde van het spoor ter plaatse van de Willem Mechteldstraat en iets ten zuiden daarvan. Zowel de woningen dicht bij het spoor, als de verder van het spoor gelegen woningen zullen daarvan naar verwachting voordelen ondervinden. Deze aanpak gaat verder dan de maatregelen waarop de bewoners volgens de geldende Beleidsregel Trillinghinder Spoor aanspraak kunnen maken

Vooraf vanwege de gemeentelijke financiële deelname in het project is de realisering van de deze OTC haalbaar geworden. Helaas houdt dit nog niet in dat alle woningen in Tricht en Geldermalsen die hinder en of schade ondervinden van het treinverkeer met deze maatregelen zijn geholpen. Het blijft bij het aanpakken van het gebied met de grootste concentratie van hindergevoelige woningen. Een belangrijke mijlpaal, maar nog geen totaaloplossing voor het trillingenprobleem in onze gemeente. Gelet op de inhoud van het project en de geldende regels naar onze mening op dit moment wel het maximaal haalbare. Als college willen we ons blijven inzetten voor het beperken van de hinder van spoortrillingen, ook buiten dit spoorproject om.

### **4. Maatregelen geluid**

Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat op grond van de Wet Milieubeheer als gevolg van de effecten van dit spoorproject geen maatregelen op het gebied van geluidhinder nodig zijn. De extra treinen die in de toekomst zullen gaan rijden leiden niet tot overschrijdingen van de geldende geluidsproductieplafonds.

Op basis van de geldende geluidsproductieplafonds (huidige situatie) is er sprake van geluidsanering die in onze gemeente nog niet heeft plaats gevonden. Deze geluidsanering valt onder het landelijke Meerjarenprogramma Geluidssanering dat in de komende periode van 10 tot 15 jaar op veel plaatsen in Nederland moet worden gerealiseerd. Als gemeente hebben wij ons ingezet om voor Geldermalsen en Tricht niet te wachten op het landelijke programma, maar deze geluidssanering te koppelen aan het komende spoorproject in onze gemeente.

Het ministerie heeft er eerder mee ingestemd het voorbereidende onderzoek naar geluidreducerende maatregelen al uit te voeren. Daardoor waren we in staat om in de achterliggende maanden ook dit onderwerp met de bewoners langs het spoor te bespreken. In de conceptafspraken met het ministerie is nu opgenomen om de uitvoering van de maatregelen (het plaatsen van de geluidschermen en raildempers op het spoor) gelijktijdig met de werkzaamheden voor het spoorproject mee te nemen. Ook op dit punt zijn wij tevreden over het behaalde resultaat.

Hierbij is ons uitgangspunt dat de sanering plaatsvindt op basis van de normen die in het Meerjarenprogramma Geluidssanering worden gehanteerd. Dit houdt in dat in basis wordt gesaneerd tot een geluidswaarde van 65 dB. Dit komt neer op geluidschermen die in hoogte variëren van 1 tot 3,5 meter hoog, met één uitzondering van (vooral) nog 6,5 meter hoog. Sommige inwoners hebben



gevraagd om strengere normen toe te passen, waardoor de geluidschermen (veel) hoger moeten worden. Hogere schermen worden door het ministerie niet bekostigd. Wij staan op het standpunt dat het realiseren van hogere schermen landschappelijk ongewenst is. Daar komt bij dat de financiering van hogere schermen voor rekening van de gemeente geen haalbare kaart is. Wij zien daarom geen aanleiding een keuze voor hogere schermen aan u voor te leggen.

Met de bewoners van Geldermalsen en Tricht heeft in twee bijeenkomsten overleg over de geluidschermen plaatsgevonden. Dit ter voorbereiding op een besluit dat u als Raad ter vaststelling van de stedenbouwkundige visie nog dient te nemen over de invulling van de schermen. Het gaat daarbij om de juiste vormgeving, hoogte en locatie van geluidschermen. In sommige gevallen kan er voor worden gekozen om de schermhoogte iets te verlagen ten gunste van het visuele effect. Over deze aspecten is het overleg met de inwoners, vooral in Tricht, nog niet afgerond. Het vooraf helder krijgen van enkele vraagpunten in het plan voor geluidschermen is ook een actie die we als gemeente doen.

Daarom hebben wij nog tijd nodig over dit onderwerp een goed onderbouwd voorstel aan de Raad voor te bereiden. Wij stellen voor u hiervoor in het najaar van 2015 een voorstel te doen. Hiervoor is in de voorbereiding van het totale project voldoende ruimte.

#### **5. Stationstraverse**

Op grond van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) is het noodzakelijk het bestaande emplacement Geldermalsen te verbeteren. In verband hiermee zal aan de oostzijde en westzijde van het spoor een extra perron worden gerealiseerd. De veranderde loopstromen in het station vragen om een transfervoorziening (loopbrug of tunnel) tussen het bestaande middenperron en de nieuwe perrons. Uit onderzoek van ProRail is gebleken dat de capaciteit van de bestaande traverse hiervoor niet toereikend is. Er is gezocht naar een oplossing voor dit probleem.

In maart 2015 zijn enkele varianten uitgewerkt, variërend van een nieuwe bredere loopbrug op de locatie van de huidige loopbrug tot een reizigerstunnel op deze locatie. Verwezen wordt naar hoofdstuk 4 van het informatiedocument.

Vanaf het moment dat de informatie over de noodzaak van een nieuwe transfervoorziening bekend werd heeft de gemeente aangedrongen op een duurzame oplossing. Ook in uw Raad heeft deze boodschap luid en duidelijk geklonken. Wij zijn daarom blij dat het ministerie heeft aangegeven te willen kiezen voor een reizigerstunnel aan de zuidzijde van het stationsgebouw, grofweg op de locatie van de bestaande traverse. Hiermee gaat een in Geldermalsen lang gekoesterde wens in vervulling die twee grote voordelen heeft.

- Ten eerste is een ruime tunnel, gecombineerd met trappen en liften, voor de reizigers de meest comfortabele toegang en verbinding van en naar de perrons.
- Ten tweede is de inpasbaarheid van een tunnel veel beter dan die van een traverse. Aan de bestaande - door velen verafschuwde - constructie van de traverse en komt daarmee een einde en de pracht van het monumentale stationsgebouw komt veel beter tot uiting.

Het feit dat een reizigerstunnel nu uitgangspunt wordt in de plannen voor vernieuwing van het station is voor een Geldermalsen een belangrijk succes.

#### **6. Gemeentelijke bijdrage**

Vanaf 2012 is sprake van een bijdrage van de gemeente aan het spoorproject van 3,5 miljoen euro. Hiervoor zijn door de gemeente binnen de reserves middelen gereserveerd. Nu inhoudelijk overeenstemming is bereikt over het totaalplan en het ministerie hiervoor de benodigde middelen beschikbaar stelt, is het geven van een definitief akkoord op de gemeentelijke bijdrage noodzakelijk. Voor het ministerie is de financiële inbreng van de gemeente absolute voorwaarde om de afspraken over het totaalplan te kunnen maken. Hiermee toont de gemeente zich bereid tot het nemen van verantwoordelijkheid voor de planonderdelen die tot het gemeentelijke taakveld behoren. En laat de gemeente binnen haar financiële mogelijkheden zien de extra kwaliteit die op een aantal punten



ontstaat te waarderen.

Tegenover deze bijdrage staan een aantal maatregelen die verder gaan dan waartoe het ministerie van I en M/ProRail (wettelijk) verplicht is. Wij verwijzen u hiervoor naar de bijlage bij dit raadsvoorstel waarop een overzicht van de bereikte resultaten wordt gegeven.

### **7. Aanvullende keuzes**

Enkele onderdelen van het totaalplan zijn nog niet voldoende uitgewerkt om daarvoor nu al een definitieve keuze te maken. Dat zijn afgeleide onderdelen van hoofdkeuzes. Genoemd worden de inpassing van de randweg, verkeersmaatregelen Lingedijk, de oeverzone bij de Lingedijk en het treffen van maatregelen aan de Langstraat. De komende tijd zal in overleg met omwonenden hierover verder worden gesproken en een keuze worden gemaakt.

Het is niet uitgesloten dat zich nog andere punten aandienen die om een standpunt of aanpak van de gemeente vragen. Het voorstel is om de keuzes over deze uitwerkingpunten aan ons college op te dragen. Uiteraard zullen wij als college zaken aan de Raad voorleggen, wanneer deze tot de verantwoordelijkheid van de Raad behoren.

### **8. Overeenkomst met ministerie I en M/Prorail**

De conceptafspraken zijn opgesteld in overleg tussen b en w en een ambtelijke delegatie van het ministerie van I en M onder voorbehoud van instemming door respectievelijk de Raad en de staatssecretaris. De conceptafspraken zullen parallel ter instemming worden voorgelegd aan Raad en staatssecretaris. In de eerste week van juli zal een overleg gepland worden van b en w met de staatssecretaris om de afspraken te bekrachtigen. Na de zomer zullen de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd in een overeenkomst.

Het sluiten van overeenkomsten behoort tot de verantwoordelijkheid van ons college. Uiteraard zullen wij de Raad over de voortgang van het project regelmatig blijven informeren en zo nodig consulteren.

### **Financiën**

In de Kadernota 2015 is rekening gehouden met een bijdrage van 3,5 miljoen euro aan het project ten laste van de algemene reserve. Ook met het rentenadeel van deze aanwending is in de Kadernota 2015 rekening gehouden. Tot op heden is geen medefinanciering door de provincie Gelderland toegezegd. Het college blijft zich hiervoor inspannen.

### **Uitvoering**

#### **a. Participatie**

Op basis van een vastgesteld communicatie- en participatie plan is geruime tijd onder verantwoordelijkheid van de gemeente intensief aan communicatie en participatie met de bevolking, belangengroeperingen en specifieke doelgroepen vorm en inhoud gegeven. Sinds enige tijd ligt die verantwoordelijkheid bij ProRail en ministerie.

Over alle onderdelen van het spoorproject zijn de laatste maanden informatie- en participatiebijeenkomsten geweest. De organisatie van deze bijeenkomsten was in handen van ProRail, maar de gemeente was daar steeds vertegenwoordigd. Met veel individuele belanghebbenden zijn persoonlijke gesprekken gevoerd, vaak bij de mensen thuis.

Doel van het overleg was en is met de opmerkingen en wensen zoveel mogelijk rekening te houden en – waar dat niet mogelijk is – uit te leggen waarom niet. Wij menen dat door Prorail en de gemeente een maximale inspanning is geleverd op het gebied van informatie en participatie. Hierdoor is voor de bij het project betrokken partijen ministerie, ProRail en gemeente een goed beeld ontstaan van wat er leeft onder de inwoners, zodat weloverwogen besluitvorming mogelijk is. Dat op onderdelen de meningen uiteenlopen, doet aan het oordeel over de kwaliteit van het communicatie- en participatieproces niets af.





**b. Planning**

Een projectplanning is opgenomen in het informatiedocument. Hiernaar wordt verwezen.

**Advisering raadscommissie(s)**

**Tabel risicoparagraaf**

<b>Risico omschrijving</b>	<b>Soort risico</b>	<b>Kans</b>	<b>Effect</b>	<b>Risicoscore</b>	<b>Beheersingsmaatregel</b>
Door de lange looptijd van dit soort projecten, kan door wisselingen in bestuur en personeel de aandacht voor het onderwerp afnemen.		Gemiddeld	Gemiddeld	Gemiddeld	Project op de bestuurlijke agenda houden. Voldoende middelen reserveren voor ambtelijke inzet.

Burgemeester en wethouders van Geldermalsen,  
de secretaris, de burgemeester,  
drs. J.C. Steurrijs Mevrouw dr. M.W.M. de Vries



De raad van de gemeente Geldermalsen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 26 mei 2015 nummer ,

besluit:

1. Kennis te nemen van het Informatiedocument spooromgeving Geldermalsen en op basis daarvan de volgende besluiten te nemen.
2. In te stemmen met de maatregelen voor vervangende spoorkruisingen in Tricht bestaande uit de volgende onderdelen.
  - a. Een onderdoorgang ten noorden van Tricht gecombineerd met een volledige randweg ten noorden van Tricht, tussen Middelweg en Twee Morgen volgens het tracé en functionaliteit zoals in het informatiedocument is aangegeven.
  - b. Een onderdoorgang bij de Lingedijk met een hoogtebeperking van 3,60 meter en vrijliggende fietspaden en voetpad, zoals in het informatiedocument is aangegeven.
  - c. Een onderdoorgang voor langzaam verkeer in de Nieuwsteeg, gecombineerd met trappen en hellingbanen, zoals in het informatiedocument is omschreven als variant GM01.
3. In te stemmen met het nemen van twee maatregelen ter vermindering van hinder door spoortrillingen in Tricht, namelijk het toepassen van verlengde overgangsplaten bij de onderdoorgangen Lingedijk en Nieuwsteeg en het aanbrengen van een jetgrouten wand met een lengte van circa 320 meter aan de oostzijde van het spoor ter hoogte van de Willem Mechteldstraat.
4. In te stemmen met het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen in Geldermalsen en Tricht in het kader van het Meerjarenprogramma Geluid op basis van de conceptafpraak met het ministerie van I en M dat deze voorzieningen gelijktijdig worden gerealiseerd met de overige delen van het totaalplan. Na afronding van het overleg met omwonenden over de vormgeving en inpassing van geluidschermen in het najaar van 2015 een apart raadsbesluit te nemen over de stedenbouwkundige inpassing (vormgeving, hoogte en locatie) van de geluidwerende voorzieningen.
5. In te stemmen met een nieuwe stationstraverse in de vorm van een reizigerstunnel ten zuiden van het stationsgebouw, ter vervanging van de bestaande loopbrug.
6. Ten behoeve van het spoorproject aan het ministerie van I en M/ProRail een gemeentelijke bijdrage te verstrekken van 3,5 miljoen euro.
7. Het college van b en w op te dragen aanvullende keuzes over onderdelen, zoals de inpassing van de randweg, de oeverzone bij de Lingedijk en treffen van maatregelen aan de Langstraat na overleg met omwonenden te maken of - zo nodig - hierover voorstellen aan de Raad te doen.
8. Het college van b en w op te dragen de beslispunten 2 t/m 6, die als conceptafspraken met het ministerie van I en M zijn gemaakt, te bekrachtigen in een bestuurlijk overleg met de staatssecretaris van I en M. en vervolgens de afspraken over het spoorproject in een schriftelijke overeenkomst met het ministerie van I en M/ProRail vast te leggen.

Aldus besloten in de openbare vergadering  
van 1 juli 2015, nummer ,  
de griffier, de voorzitter,