



Noord-Nederland structureel sterker maken

34 voorstellen voor
betere bereikbaarheid
van Noord-Nederland

Piet Muijzert

Noord-Nederland structureel sterker maken

34 voorstellen voor betere bereikbaarheid van Noord-Nederland

SPOORWEGEN – AUTOWEGEN – WATERWEGEN – LUCHTVAART

Piet Muijzert

Inhoud

INLEIDING	4
SPOORWEGEN	6
AUTOWEGEN	17
VAARWEGEN/BRUGGEN/AQUADUCTEN/HAVENS/ZEESLUIS DELFZIJL/BOUWDOK EEMSHAVEN.....	29
LUCHTVAART	38



Ik werkte 43 jaar (1971 – 2014) als (hoofd)uitvoerder, (hoofd) toezichthouder en projectleider bij grote aannemers, waterschappen, provinciale – en Rijkswaterstaat. Ik werkte onder andere aan de spoorverdubbeling van de Schipholtunnel, de HSL 1 en 4, dijkverzwaringen, ruilverkavelingen, wegebouw, betonprojecten, spoor- en havenwerken in Nederland en offshore opbouw in de Verenigde Staten.

In Noord-Nederland adviseerde ik over de N33-Zuid (Assen – Gieten – Zuidbroek) waarbij mijn adviezen leidden tot besparingen van ca. 60 miljoen euro.

Als gepensioneerde heb ik geen zakelijke of persoonlijke belangen bij welk project dan ook; ik geef mijn adviezen louter vanuit mijn betrokkenheid bij Noord-Nederland, en omdat ik verwacht met mijn jarenlange praktijkervaring een nuttige bijdrage te kunnen leveren aan de kwaliteit en kosten-efficiëntie van nieuwe infrastructurele initiatieven.

Ing. (Pieter) C.J. Muijzert

IJsbaanlaan 214

9665 LJ Oude Pekela

06 17 29 46 21

pietermuijzert@gmail.com

INLEIDING

Onlangs publiceerden de Noordelijke provincie- en grote stadsbestuurders* de 'Bouwstenen voor een Deltaplan voor het Noorden'. Kort samengevat ging het om het aanbod om in Noord-Nederland 220.000 extra woningen te bouwen – als oplossing voor de toenemende woonproblematiek in West-Nederland – in combinatie met de aanleg van de Lelylijn, de Nedersaksenlijn en de verbetering/versnelling van het bestaande spoor Groningen/Leeuwarden – Zwolle. In totaal is voor deze drie spoorprojecten 10 tot 13 miljard euro nodig, welk bedrag het Rijk dan beschikbaar zou moeten stellen. Gaat dat geld er ooit komen? In deze notitie laten we zien dat we voor de helft van dat budget Noord-Nederland 34 krachtige impulsen voor structurele versterking kunnen geven.

* Provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Flevoland en de gemeenten Groningen, Assen, Emmen en Leeuwarden.

Stad	Inwoners	Provincie	Inwoners
Groningen	240.000	Groningen	586.813
Assen	68.832		
Emmen	105.000	Drenthe	474.760
Leeuwarden	106.600	Friesland	651.459
		Overijssel	1.166.478

Noordelijke kwaliteiten in de breedte versterken

Als snel na publicatie van de Bouwstenen voor een Deltaplan klonken er – naast waardering voor het energieke initiatief – ook kritische geluiden. Is er in Noord-Nederland wel voldoende ruimte voor zoveel nieuwe woningen? Hoe bewaken we de kwaliteit van onze mooie landschappen? Voor wie zijn die woningen eigenlijk bestemd? Hoe reëel is het te verwachten dat mensen uit de Randstad daadwerkelijk naar Noord-Nederland verhuizen? Alleen om te wonen? Creëren we dan ook extra werkgelegenheid? Heeft Noord-Nederland aan de drie spoorprojecten genoeg om de beoogde integrale verbeterslag te maken of is er meer nodig? Zo wonen de Noorderlingen gemiddeld drie keer zo ver van hun werk als mensen in de rest van Nederland; dat vraagt nadrukkelijk ook om betere verbindingen binnen de eigen regio. En welke keuzes maken we als niet het gehele gevraagde bedrag, maar slechts een deel beschikbaar komt? Vele kleinschalige projecten versterken de totale noordelijke regio beter en hebben meer kans van slagen als drie megaprojecten. Staan we dan weer met lege handen? De vraag is ook hoe we tegen de ontwikkeling van Noord-Nederland aankijken. Positioneren we onze regio als overloopgebied voor de overspannen randstad? Of zetten we in op autonome versterking van onze regio? Vestigen wij onze hoop op uitwijkende Randstedelingen of geven we prioriteit aan het versterken van onze interne economische structuur, aansluitend op de Noordelijke kwaliteiten en onze eigen behoeften en verlangens.

De indruk is dat er voor deze laatste strategie in Noord-Nederland een breed draagvlak is. Dat blijkt althans uit de vele gesprekken die ik in de afgelopen jaren en weken met vele Noordelijke gemeente- en provinciebestuurders en organisaties in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel heb gevoerd.

Ca. 6 miljard voor ruim 34 versterkende (deel)projecten

In Noord-Nederland zijn er tientallen infrastructurele knel- en verbeterpunten die om een oplossing vragen en die stuk voor stuk bijdragen aan het versterken van de bereikbaarheid en economische potentie van Noord-Nederland. Verder zijn er ook alternatieve plannen die (deels) oplossingen bieden voor dezelfde problematiek als waar de drie voorstellen uit de Bouwstenen zich op richten: snellere spoorverbindingen met West-Nederland, een tweede spoorontsluiting van Noord-Nederland (vanwege de kwetsbaarheid van knooppunt Zwolle) en betere spoorverbindingen tussen Oost- en Noord-Nederland; alternatieve voorstellen die eenvoudiger en goedkoper zijn te realiseren. In deze notitie presenteer ik meer dan dertig voorstellen voor structuurversterkende infra-projecten in Noord-Nederland; deels betreft het al langer bestaande wensen, deels zijn het nieuwe initiatieven; deels door mij zelf bedacht, deels voorgedragen door mijn lokale en/of provinciale gesprekspartners (zowel overheid als bedrijfsleven). Hiervoor hoeft het Noorden zich niet aan te bieden als overloopgebied voor woningzoekenden uit het Westen als wisselgeld voor spoorlijnen. Het zijn stuk voor stuk projecten die de economische kracht van Noord-Nederland kunnen versterken. Een globale kostenraming leert dat al deze projecten met ongeveer de helft van het nu gevraagde budget zijn te realiseren.

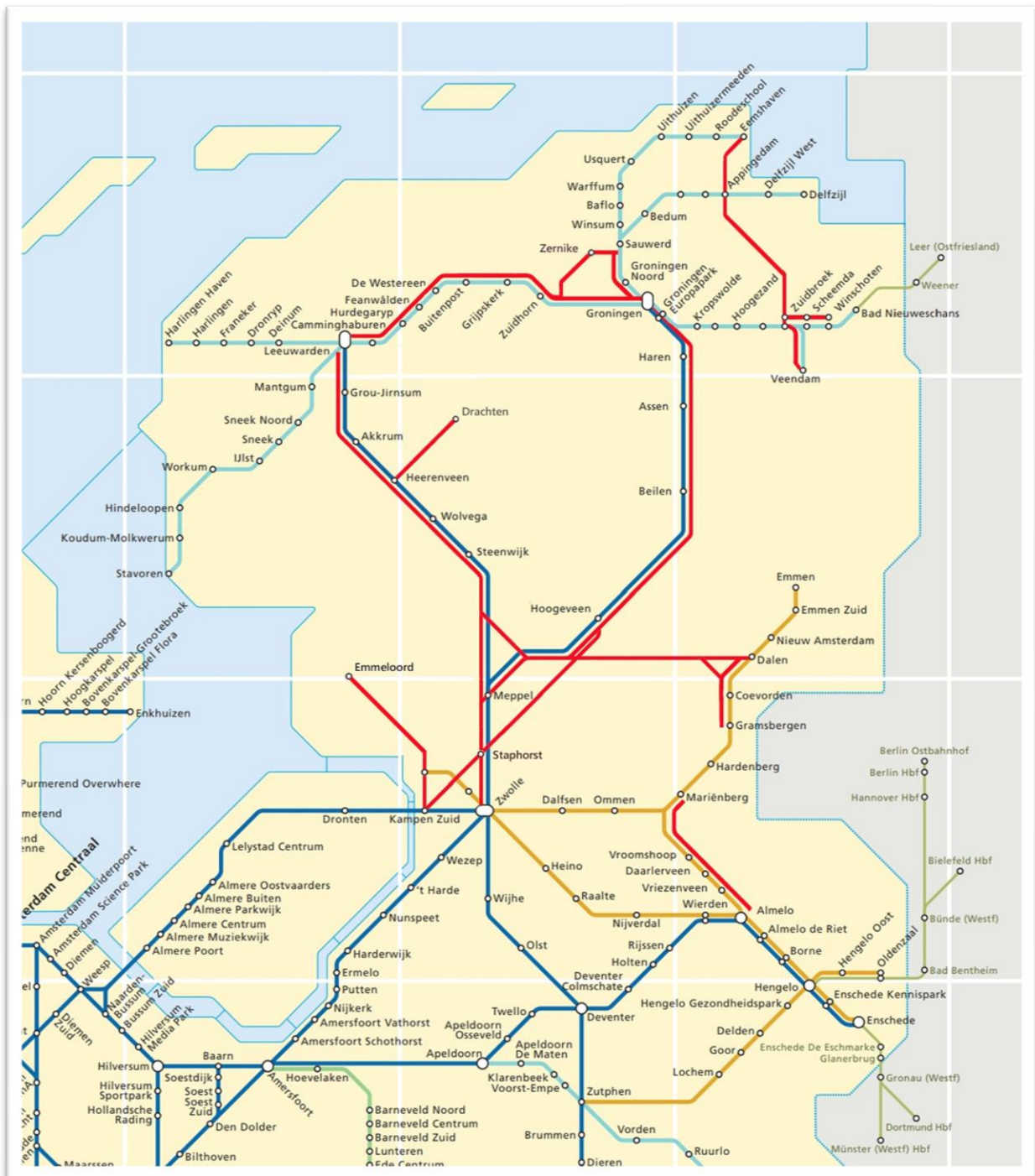
Naar een gezamenlijke en breed gedragen strategie

De projecten op de volgende pagina's zijn bedoeld als alternatief voor de Bouwstenen voor het Deltaplan; om de discussie over de meest kansrijke strategie voor een sterker Noord-Nederland breder te trekken en de conclusies die eruit getrokken worden een steviger draagvlak te geven. Vandaar dat deze notitie tegelijk een oproep is aan alle Noordelijke bestuurders en andere betrokkenen om te reageren op de hier gepresenteerde voorstellen, aanvullende wensen en ideeën te uiten, en om vervolgens gezamenlijk een breed gedragen strategie te ontwikkelen voor evenwichtige groei in een sterk en leefbaar Noord-Nederland.

email: pietermijzert@gmail.com

mobiel: 06 17 29 46 21

SPOORWEGEN.....



- Betere, betrouwbaarder en snellere verbinding met Randstad;
- Verbinden Noord- en Oost-Nederland;
- Aansluiten Emmen op intercitynet;
- Aantrekkelijk (veel goedkoper) alternatief voor Lelylijn/Nedersaksenlijn;
- Oplossen knelpunt OV Zernike (Stad Groningen)

1. Nieuwe spoorlijn Dalen – Hoogeveen en Hoogeveen – Kampen-Zuid



Aanleg van een nieuwe intercity spoorlijn (140/160 km/u) van Dalen naar Hoogeveen en verder naar **Kampen-Zuid**, Leeuwarden en Groningen (200 km/u). In Kampen Zuid sluit de nieuwe lijn aan op de bestaande Hanzelijn. Nieuwe bocht bij Meppel Oost (zie hieronder de huidige en de nieuwe situatie). In dit nieuwe spoor komt bij Staphorst een koppeling met bestaand spoor Zwolle – Meppel.



Links de huidige situatie bij Meppel Oost. Rechts twee opties voor de nieuwe bocht

- Emmen krijgt aansluiting op intercitynet; snelle spoorverbindingen met Groningen, Leeuwarden en Randstad (reistijd Emmen – Groningen ca 50 minuten; thans ruim 2 uur per trein en ruim 1 uur met bus)
- Hoogeveen weer intercitystation
- Tweede spoorontsluiting Noord-Nederland, niet via kwetsbare knooppunt Zwolle
- Bij Staphorst kruising/knooppunt met oude spoor (viaducten/tunnels)
- Bij Hoogeveen ruimere bochten (hogere snelheid) naar Noorden en Zuiden maken

Kosten 2.000.000.000

2. Spoor Leeuwarden en Groningen – Zwolle

Bestaand spoor versnellen tot 200 km/u. Hiervoor moeten de sporen verder uit elkaar worden gelegd; tevens alle huidige 55 overwegen ongelijkvloers (tunnel, viaduct) maken. Leeuwarden – Meppel wordt 2-sporig (uit elkaar geschoven), Groningen – Hogeveen wordt 3-sporig.



- Reistijdwinst Noord-Nederland – Westelijke Randstad >30 minuten)
- Jarenlange werkgelegenheid voor regionale aannemers

Hierover met alle betrokkenen afspraken maken over meerjarige uitvoeringsplanning en één en ander in convenant vastleggen



Foto ProRail

Kosten 1.000.000.000

3. Spoor Groningen – Leeuwarden

Spoorlijn Groningen – Leeuwarden geheel dubbelspoors en spoorwegvrij maken én elektrificeren.



Aandachtspunten: Enkelspoors brug bij Noordhorn vervangen door dubbelspoors brug en de enkelspoors brug hergebruiken voor het nieuw spoor Zernike – Sauwerd



De huidige enkelspoors brug over het Van Starckenborghkanaal bij Noordhorn

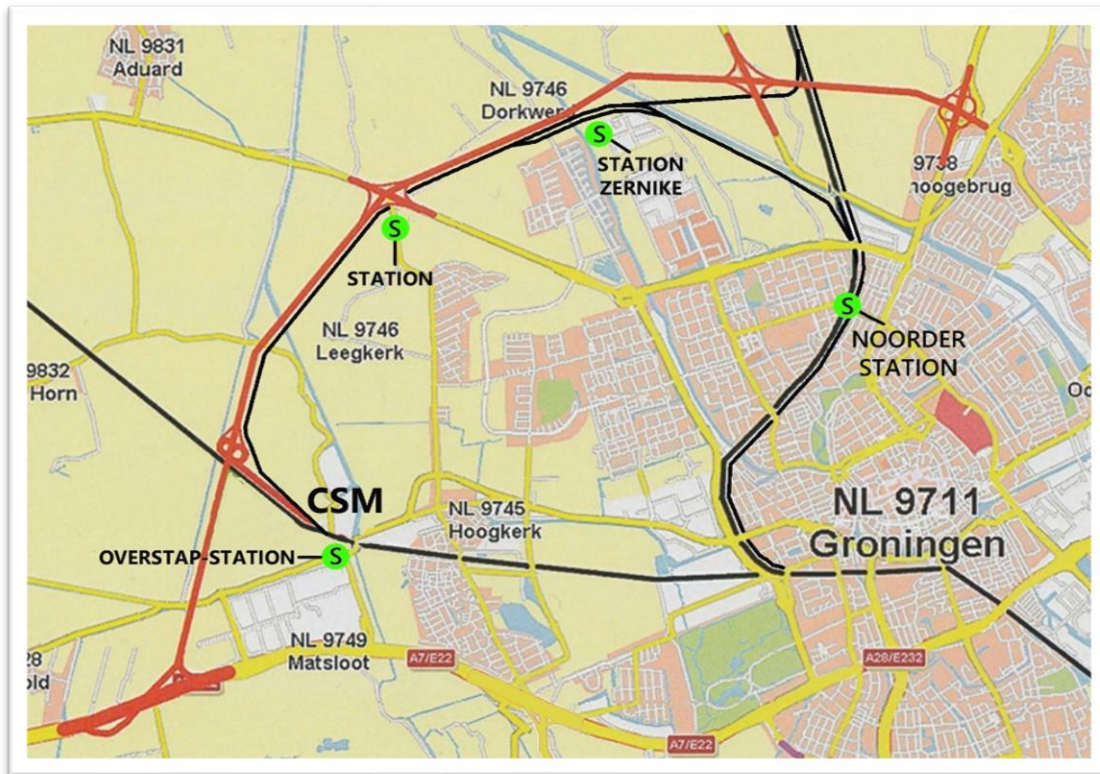
Hierboven de enkelspoors spoorbrug bij Noordhorn. Deze enkele spoorbrug kan er uit gehaald worden en moet dan worden vervangen door een dubbele spoorbrug. Deze enkele spoorbrug kan worden hergebruikt en verhuist dan via het Van Starckenborghkanaal richting Zernike waar de brug dienst kan doen als spoorbrug over het Van Starckenborghkanaal voor de lijn Zernike – Sauwerd.

- Betere en frequentere verbinding twee provinciehoofdsteden
- Verkorten reistijd, verminderen kwetsbaarheid, verhogen comfort

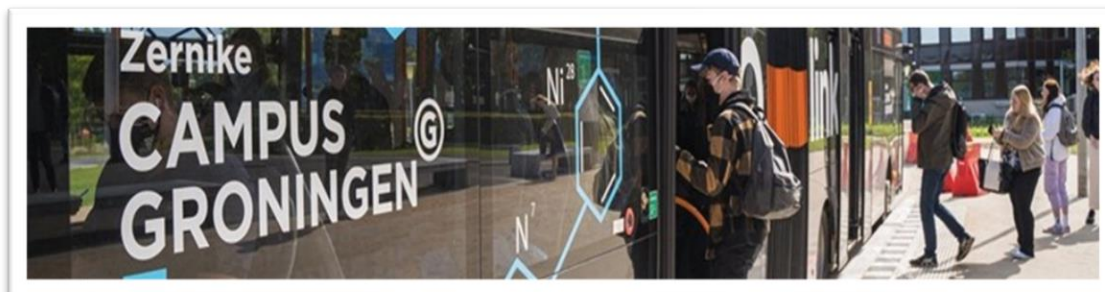
Kosten: 300.000.000

4. Nieuw spoor Stad Groningen 'Rondje Zernike'

Aanleg van een nieuw enkelspoor naast nieuwe ruime westelijke ringweg; hiermee ontstaat een rondje Hoofdstation – Hoogkerk – Zernike – Hoofdstation. Deze worden gereden door de treinen vanuit de richtingen Winschoten en Veendam. Indien volledig geëlektrificeerd dan kan ook de shuttletrein vanuit Assen deze route rijden.



- Duurzaam en relatief goedkoop oplossen van knelpunten OV naar Zernike
- Door een eenrichtingsrondje ruimte voor hoge frequentie
- Eventuele nieuwe haltes voor Hoogkerk, De Held
- Station Hoogkerk overstapstation voor reizigers uit Friesland naar Zernike
- Spoor Hoofdstation – Hoogkerk-West en Hoofdstation – Noorderstation verdubbelen



Extra optie: Aftakking vanaf Zernike naar Sauwerd; hiervoor huidige spoorbrug bij Noordhorn te gebruiken

Kosten: 100.000.000

5. Spoor Zuidbroek – Winschoten

Bestaand spoor verdubbelen



- Verhogen capaciteit, verminderen kwetsbaarheid
- Brug over A.G. Wildervanckkanaal moet 2 à 3 meter omhoog



Links op de foto de spoorbrug over het A.G. Wildervanckkanaal, rechts de spoorbrug over de N33

Op bovenstaande foto is te zien dat de brug reeds in twee sporen is verbreed, maar om klasse-5 schepen tot 3500 ton er onder door te laten varen is het nodig de brug 3 à 3,5 meter te verhogen. Ook het viaduct over de N33 zal daardoor hoger moeten. Dat laatste viaduct ligt los met rubberen blokken op de steunmuren. De steunmuren staan weer los op een betonfundament. Bij het verhogen moet het viaduct omhoog worden getild en de oude steunmuren worden vervangen met hogere muren. Daarna kan het viaduct weer op z'n plek gelegd worden. Uitvoerbaar in een weekend.

De spoorbanen oost en west moeten ook omhoog en het spoorbed moet geheel verbreed worden voor dubbel spoor. De provincie wil Scheemda – Winschoten (4 kilometer) verdubbelen, want dat zijn minder kosten. Scheemda – Zuidbroek strandt op de hoogte van de bestaande bruggen.

Kosten: 80.000.000

6. Spoor Groningen – Leer – Oldenburg

Geen nieuwe Friesenbrücke, maar tweesporige spoortunnel onder de Eems



De Friesenbrücke in volle glorie, vóór de aanvaring



Een voorbeeld van een tweesporige spoortunnel

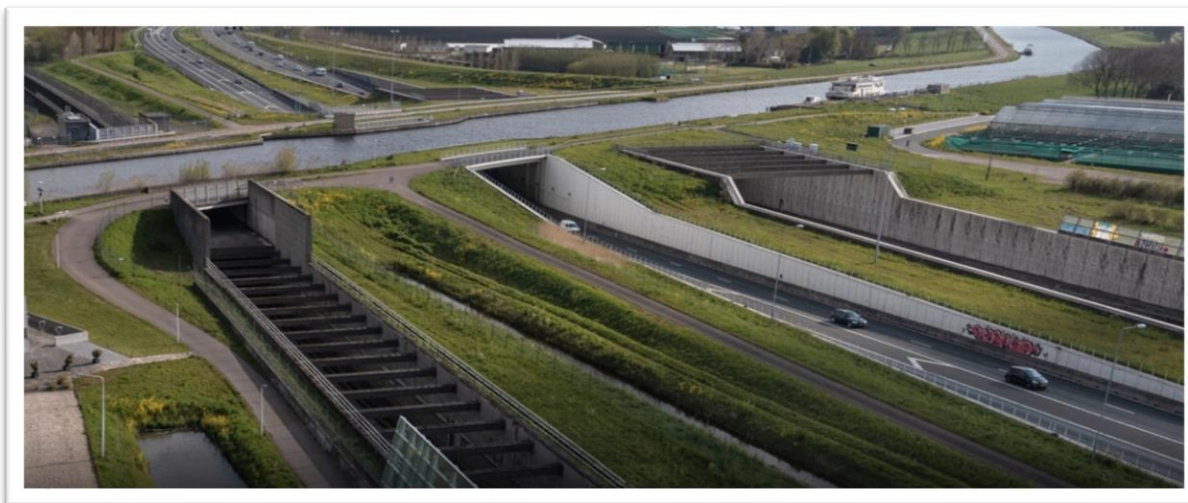
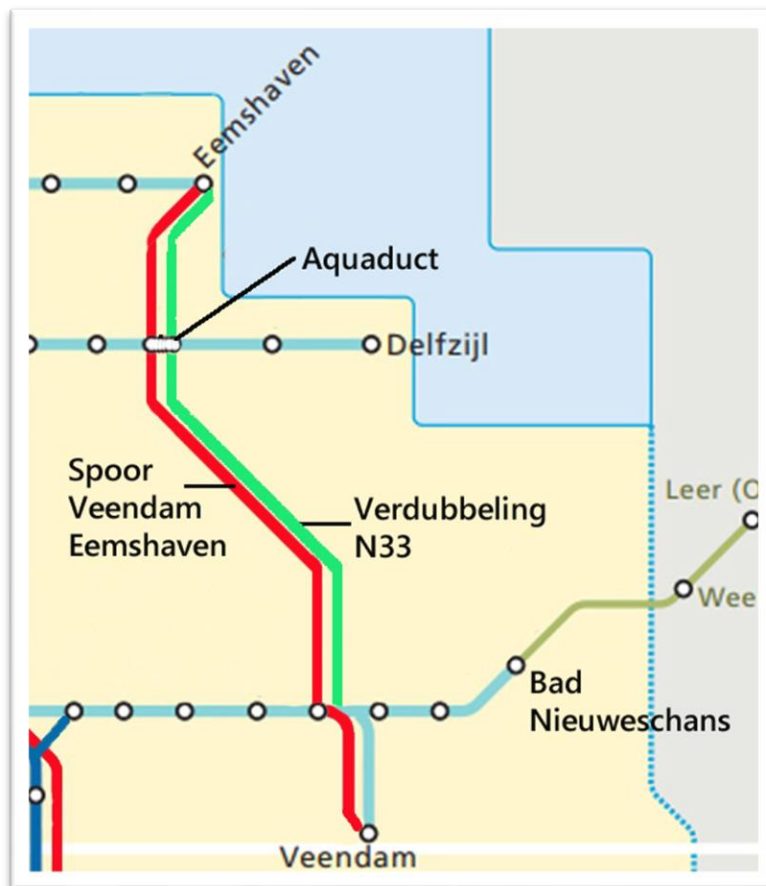
- 400 meter van dijk tot dijk
- Te financieren samen met Duitsland

Kosten: 500.000.000

7. Spoor Veendam – Eemshaven

Nieuw enkel vrachtspoor vanaf Veendam langs de N33 Midden/Noord naar de Eemshaven

- Aanzienlijke verbetering bereikbaarheid van Eemshaven per spoor
- Impuls voor verdere ontwikkeling Eemshaven
- Spoor gaat ook onder aquaduct Eemskanaal/Damsterdiep



Ringwegaquaduct bij Roelofarendsveen, links de HSL en rechts de A4.

Kosten: 100.000.000

8. Spoor Almelo – Marienberg

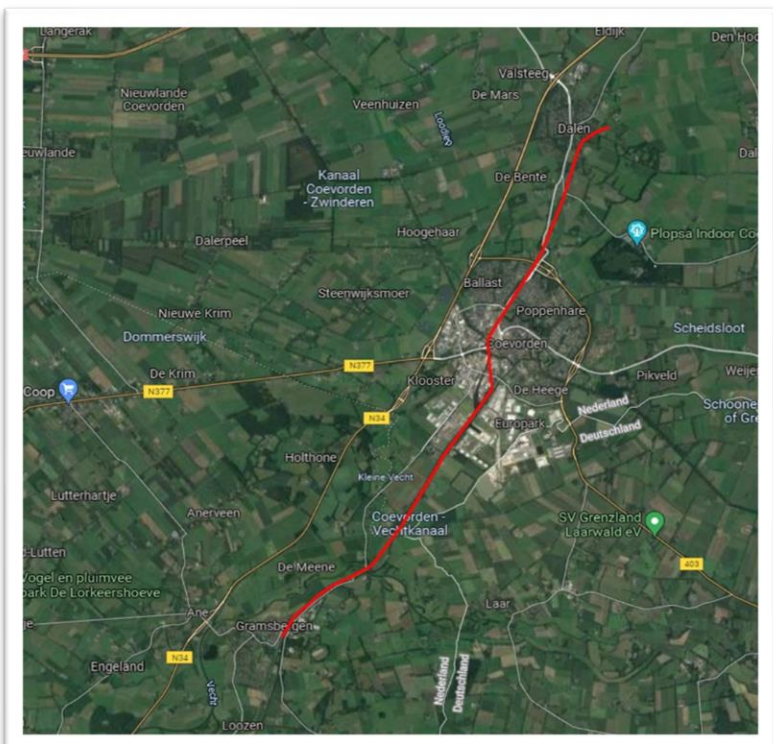


Bestaand spoor verdubbelen en elektrificeren

- Intercityverbinding Enschede – Noord-Nederland
- Reistijdwinst Groningen/Leeuwarden – Enschede 55 minuten

Kosten: 100.000.000

9. Spoor Gramsbergen – Dalen



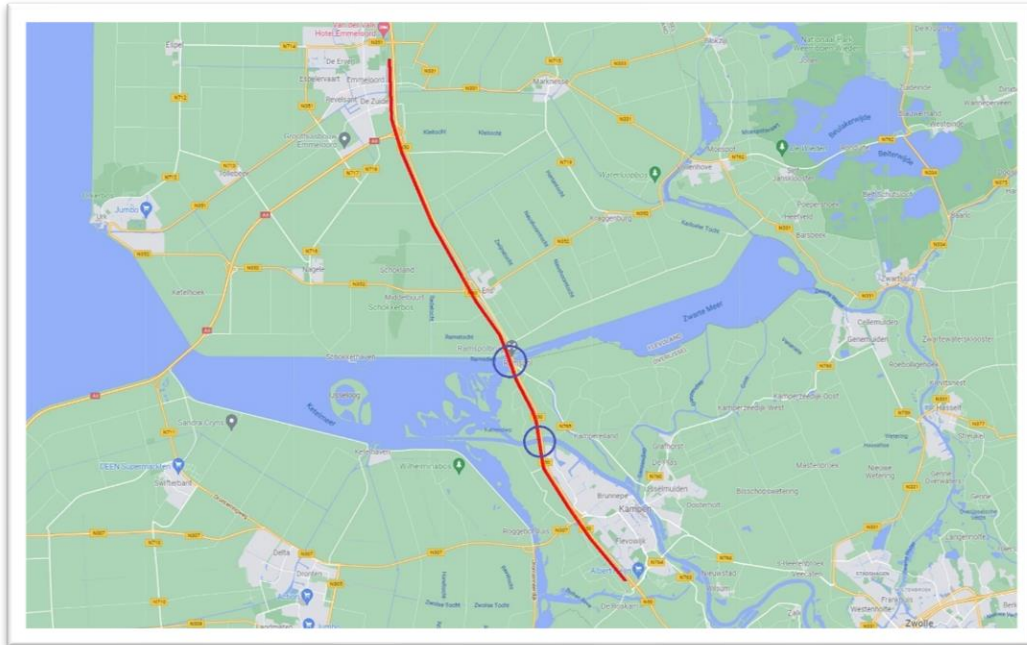
Nieuwe spoor naast het bestaande spoor (10 km) ook elektrificeren (bestaande spoor is al elektrisch)

- Intercityverbinding Enschede – Noord-Nederland
- Reistijdwinst Groningen/Leeuwarden – Enschede 55 minuten

Kosten: 60.000.000

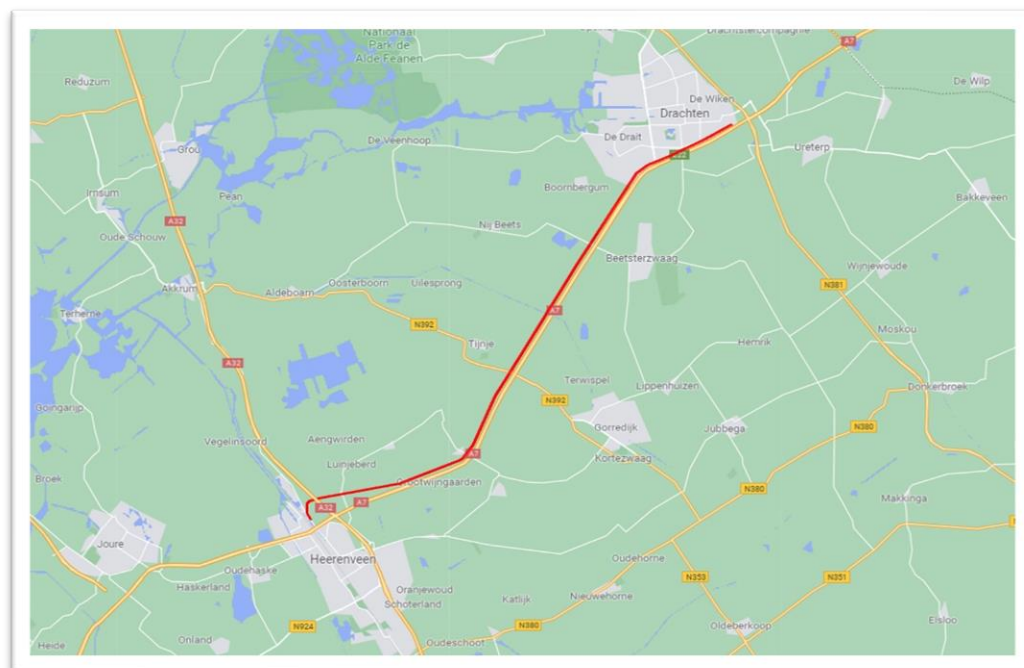
9.a Extra spoor - Enkelspoor Kampen-Zuid – Emmeloord //N50

Naast de te verdubbelen N50 > A50 komt naast de autoweg een derde baan voor enkel spoor en bij de twee omcirkelde bruggen een derde baan voor enkel spoor. De bruggen in de blauwe cirkels zullen moeten worden vervangen (door 2 x 2 rijbanen én aan de westzijde een nieuwe brug voor het spoor).



Kosten: 110.000.000

9.b Extra spoor - Enkelspoor Heerenveen tot Drachten //A7



Kosten: 125.000.000

EXTRA! De spoorbrug over de IJssel zuidzijde



Hierboven de huidige situatie waarbij de rode boogbrug over de IJssel een bottleneck vormt voor het treinverkeer. Treinen staan op dit moment op elkaar te wachten. De brug moet vervangen worden door een boogbrug met 4 sporen. De huidige brug kan worden gebruikt voor het spoor bij Kampen voor aftakking Hanze Spoorlijn > Hoogeveen over de IJssel.

TOTALE KOSTEN SPOOR IS EEN RAMING IN MILJOENEN EURO'S . DE RAMINGEN ZIJN GEBASEERD OP GEMETEN LENGTES x GANGBARE EENHEIDSPRIJZEN.



Totale kosten spoor 4.435.000.000

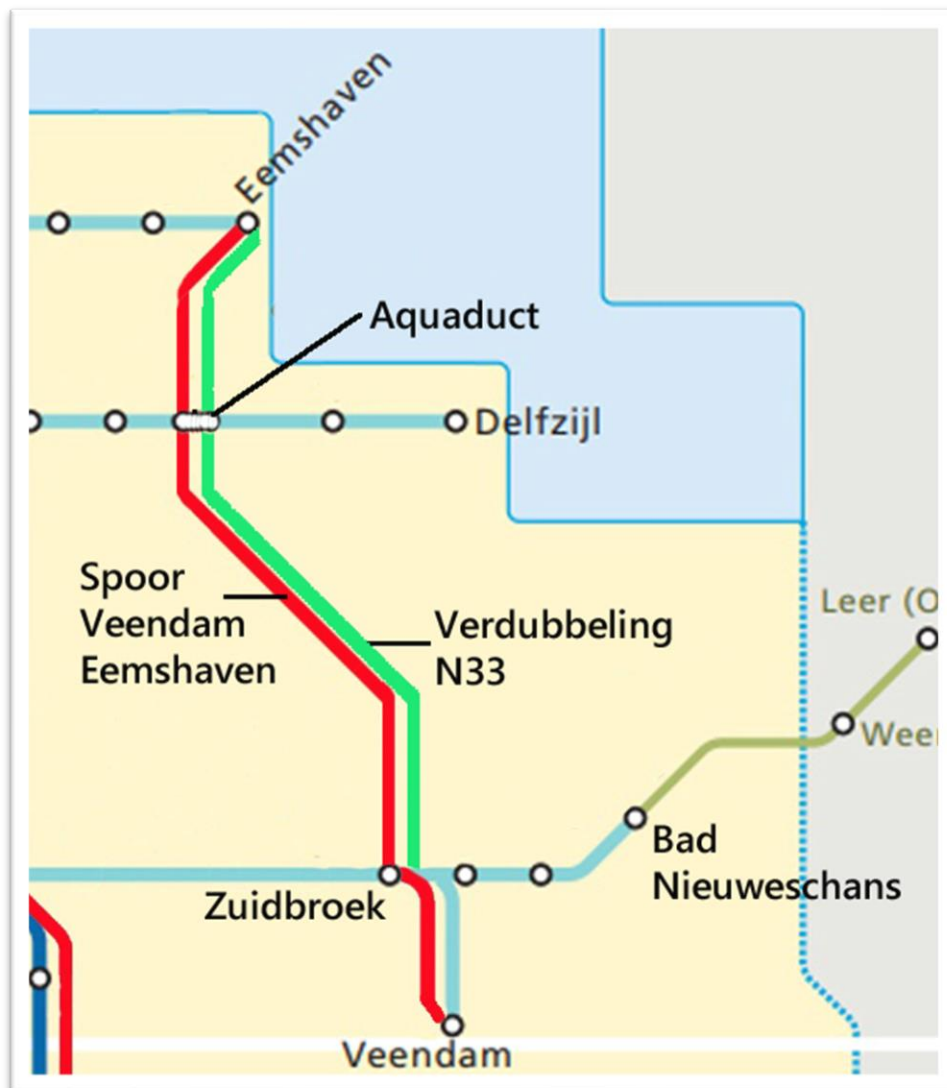
AUTOWEGEN.....



- Knelpunten oplossen;
- Bevorderen bereikbaarheid van en binnen Noord-Nederland;
- Stimuleren economie;
- In de uitvoering jarenlang veel werkgelegenheid voor Noordelijke aannemers

10. N33 - Zuidbroek-Eemshaven

Verdubbelen rijbanen; vervangen brug door aquaduct Eemskanaal bij Appingedam



In de huidige plannen is sprake van drie deelprojecten:

1. Zuidbroek – aquaduct;
2. Aquaduct bij Appingedam;
3. Appingedam – Eemshaven.

Voor deelproject 1 is alternatief tracé waarmee ca. 40 miljoen kan worden bespaard.

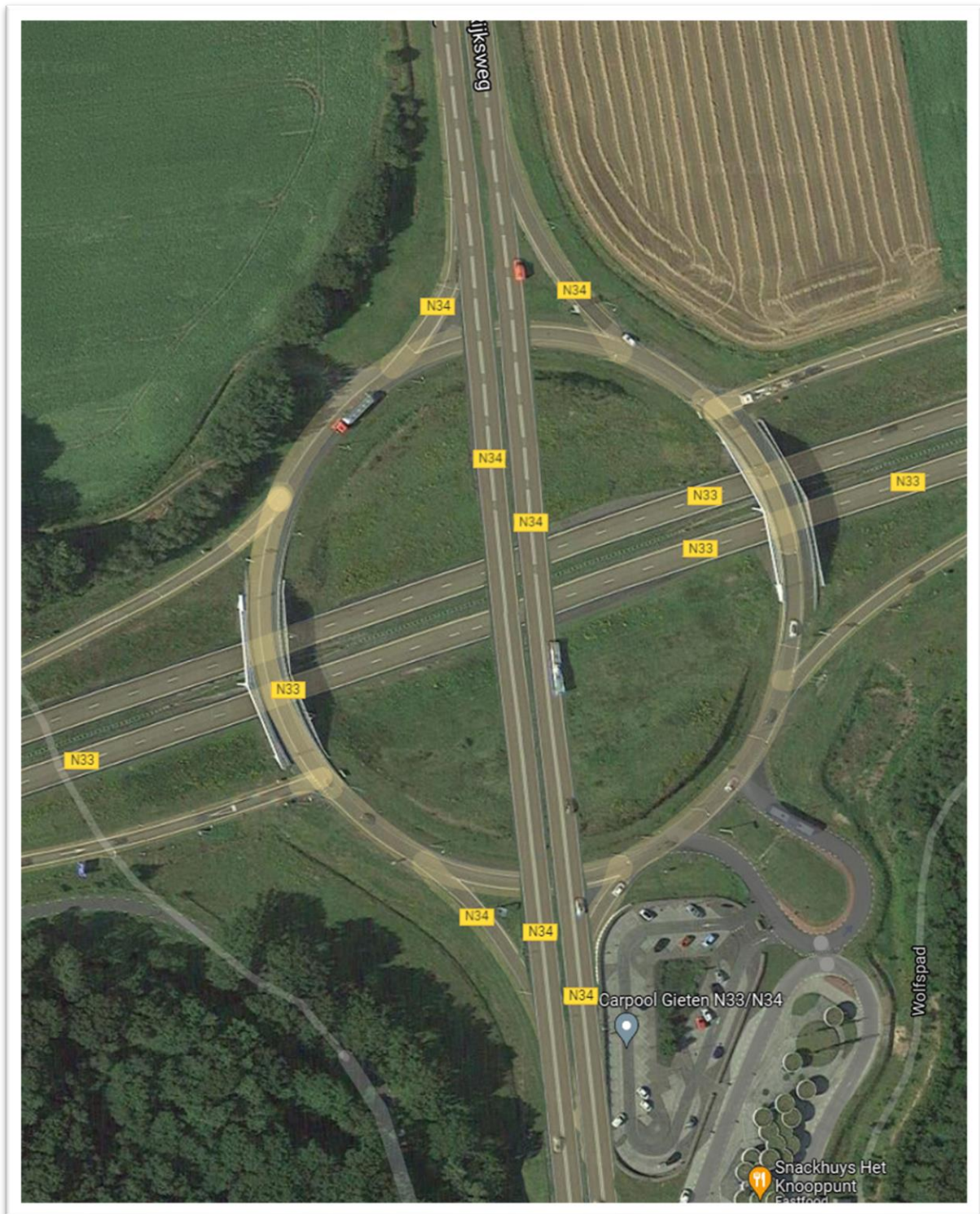
- Verbeteren ontsluiting Eemshaven;
- Uitvoering geven aan reeds lang bestaande voornemens

Advies: aquaduct het eerst bouwen en in gebruik nemen. Bij afbraak huidige brug komt veel zand vrij, dat weer gebruikt kan worden bij de verdubbeling van de N33.

Kosten alle deelprojecten samen: 180.000.000

11. N34 Gieten - Fly-over over de rotonde en N33

- De N34 over vier kilometer lengte verdubbelen 2x2 > oplossen knelpunt
- Plaatsing geluidsschermen d.m.v. zonnepanelen > verminderen geluidsoverlast



Fly-over N34 bij rotonde Gieten

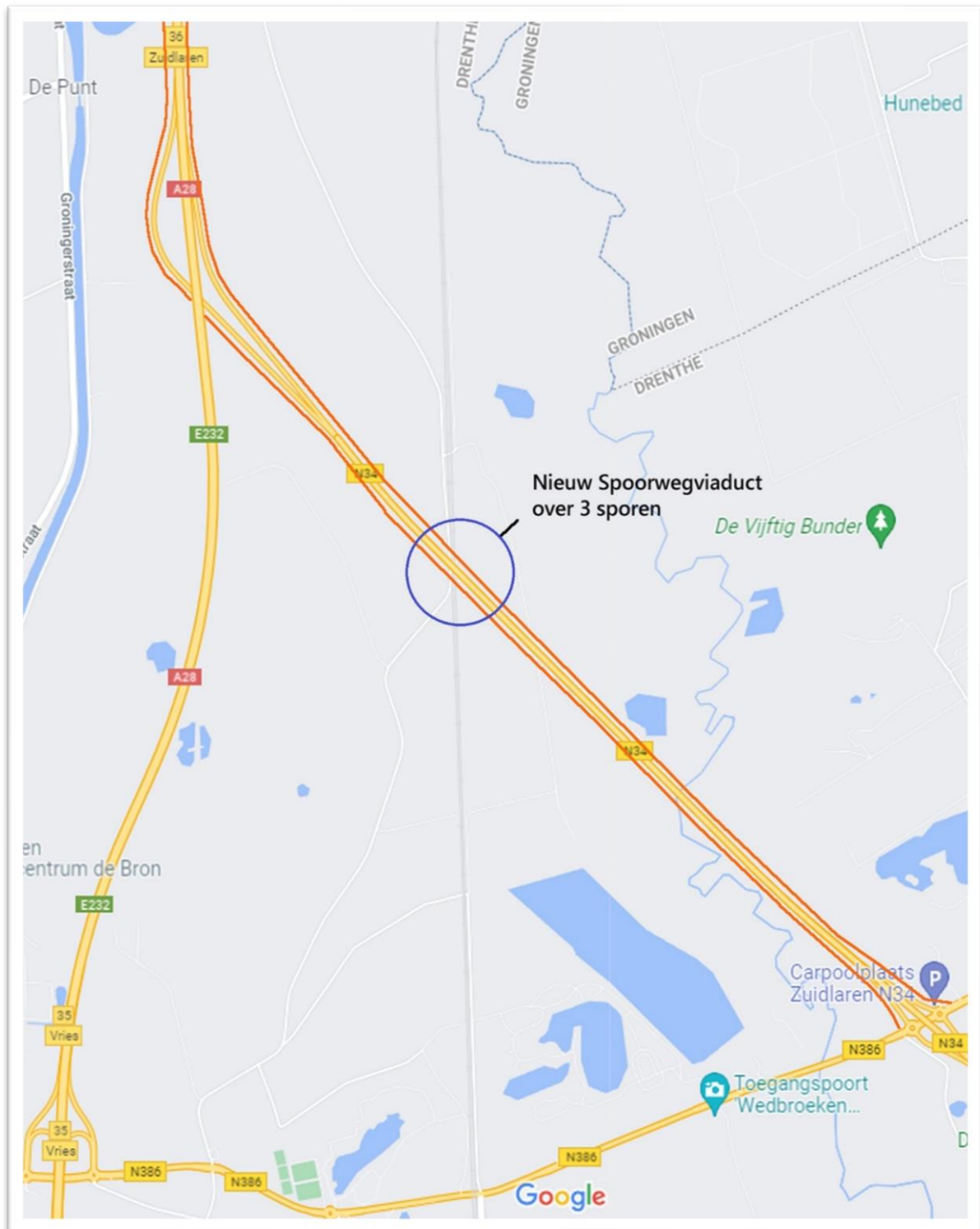
Kosten 20.000.000

12. N34 vanaf N386 Zuidlaren tot A28 naar 2 x 2

De Punt tot A28 naar 2 x 3 rijbanen Verdubbelen;

Nieuw ruimer spoorviaduct i.v.m. versnellen spoor Groningen-Zwolle (200 km/u)

- Oplossen knelpunt

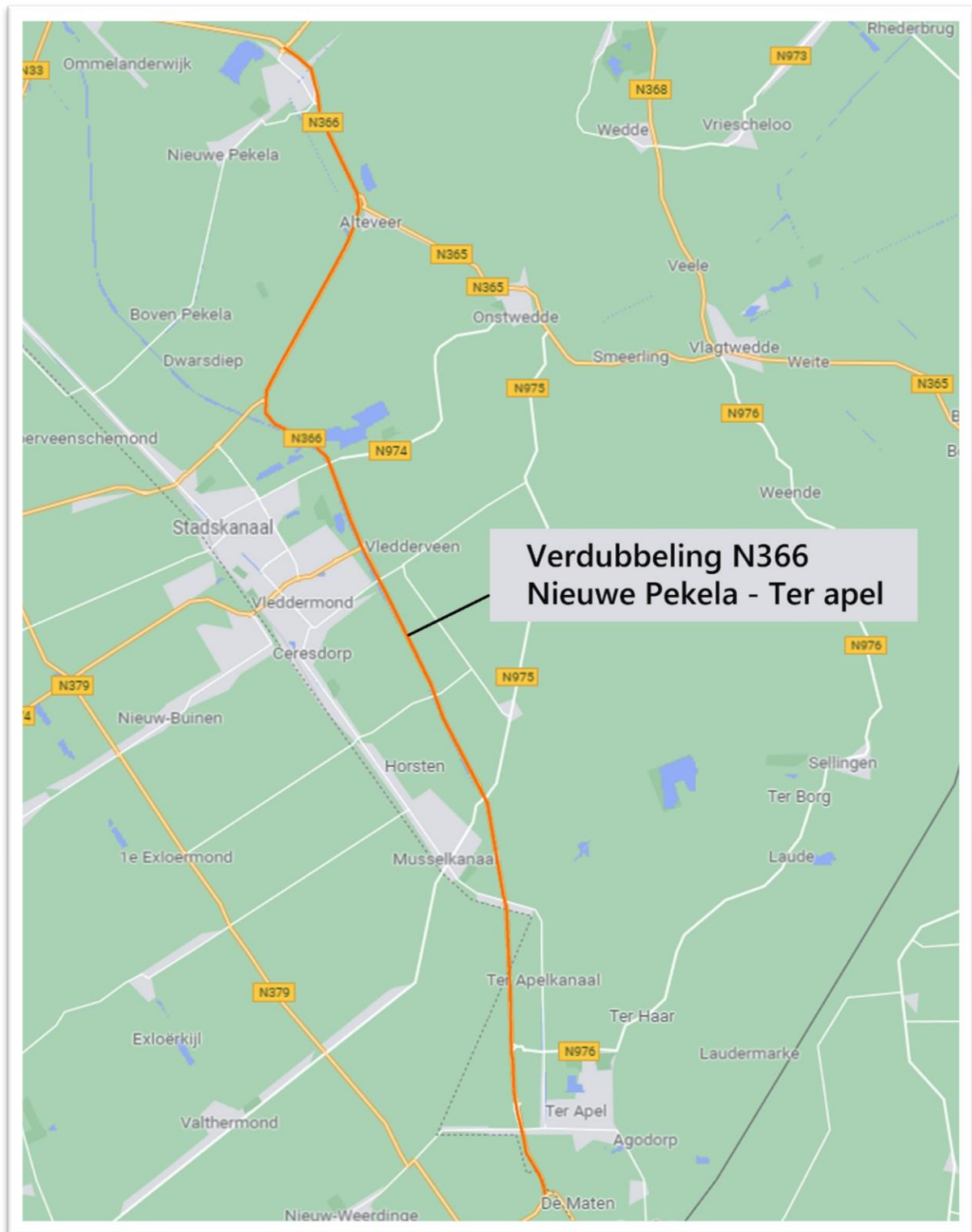


Kosten: 20.000.000

13. N366 Nieuwe Pekela - Alteveer - Stadskanaal - Musselkanaal - Ter Apel

Verdubbelen van 2x1 naar 2x2; breder viaduct over de Pekelder Diep. De brug over het Pekelder Diep moet aan beide kanten er een rijbaan bij krijgen.

- Verbetering doorstroming

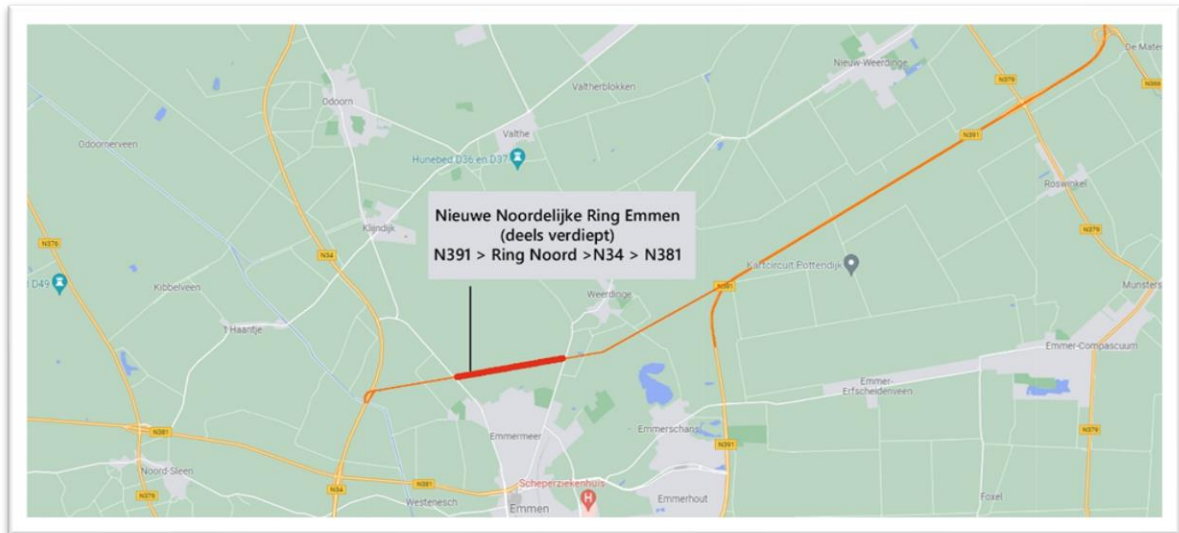


Kosten: 60.000.000

14. N391 Ter Apel – Emmen

Capaciteit bestaande weg vergroten (verdubbelen); Aanleg nieuwe noordelijke ringweg Emmen, deels verdiept met een aantal deksels van 250 meter; aansluiten op N34; N34 > Frieslandroute: 2 km zuidwaarts verdubbelen 2 x 2 baans.

- Verbetering doorstroming, géén verkeer meer door Emmen



Kosten: 70.000.000

15. N381 Emmen-Drachten (Friesland-route)

Emmen – Beilen – Oosterwolde verdubbelen (Tracé in Friesland is al verdubbeld)

- Verbetering doorstroming



Kosten: 60.000.000

16. N50 Hattemerbroek – Emmeloord

Geheel verdubbelen; 2x2 (is nu maar deels verdubbeld); In deze weg zitten twee bruggen, over de IJssel en Zwarte Meer.

Optie: vervangen bruggen door nieuwe bruggen of door twee aquaducten (+ 600 miljoen euro)

- Verbetering doorstroming

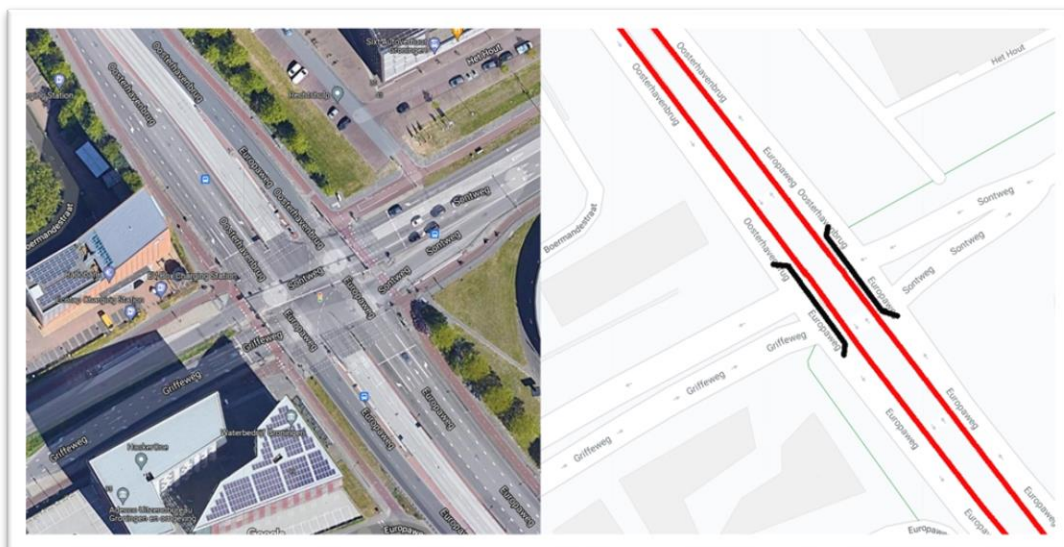


Kosten: 60.000.000

17. Stad Groningen Kruising Griffeweg/Sontweg in Europaweg

Kruispunt ongelijkvloers maken, Europaweg omhoog

- Oplossen knelpunt

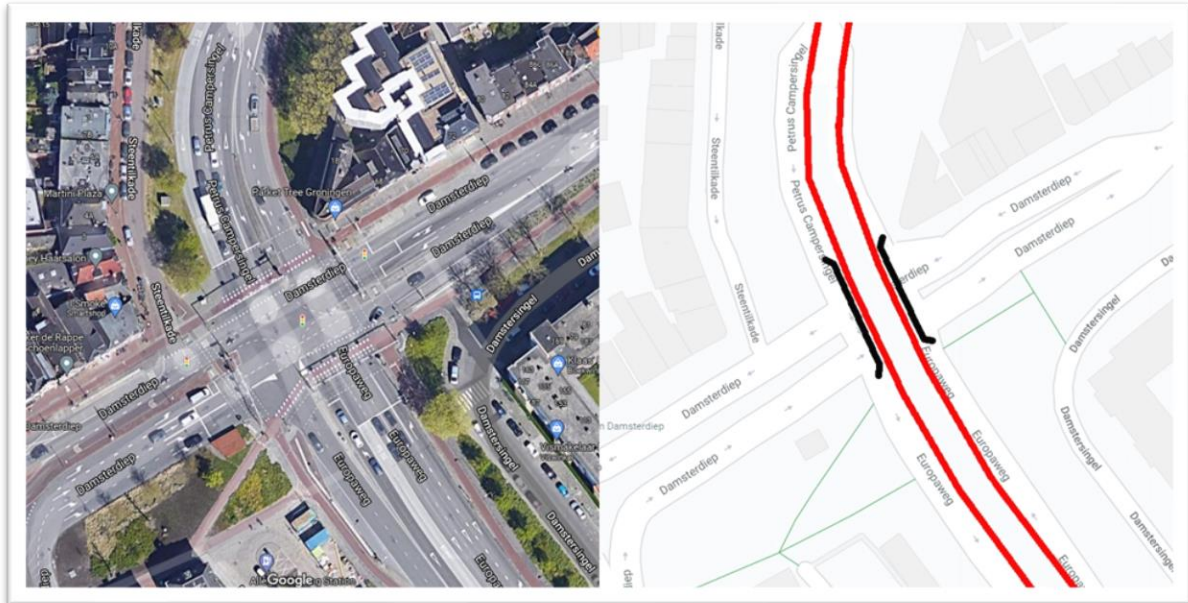


Kosten: 10.000.000

18. Stad Groningen Kruising Europaweg – Damsterdiep

Kruispunt met viaduct ongelijkvloers maken

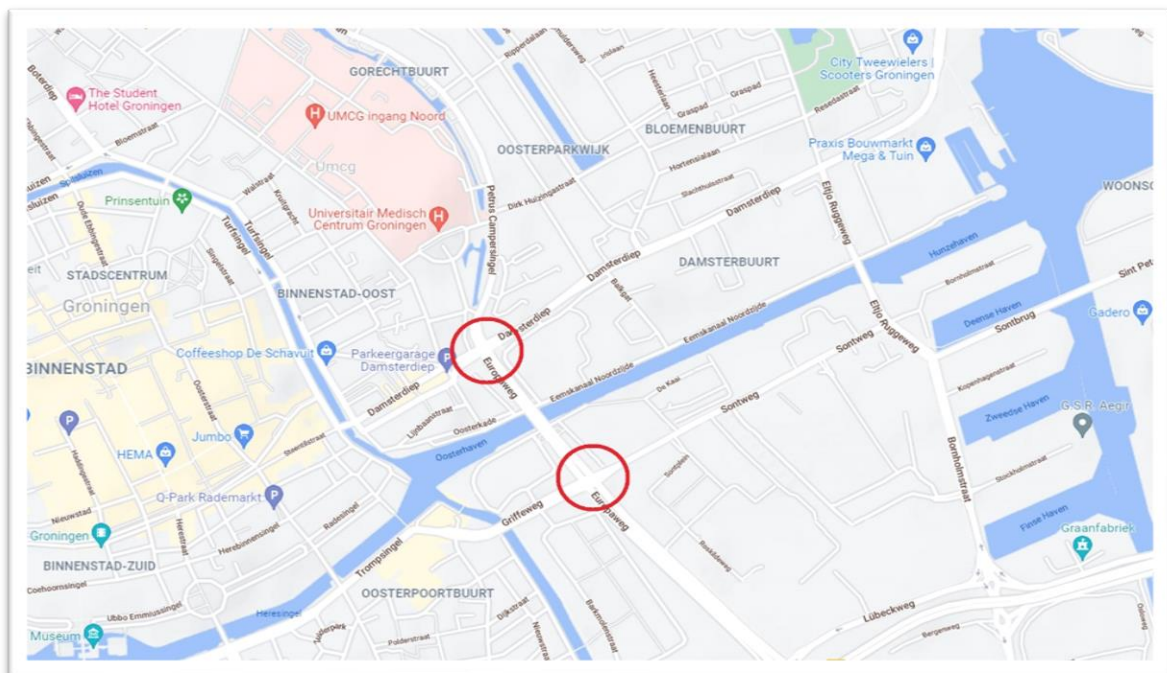
- Oplossen knelpunt; ongehinderde toegankelijkheid UMCG



Kosten: 10.000.000

Situatie toegangsweg Europaweg UMCG (projecten 17 + 18)

De Europaweg is de toegangsweg naar het UMCG, alwaar 12.000 mensen werkzaam zijn. Op deze Europaweg liggen de twee drukste kruispunten van de hele stad Groningen.

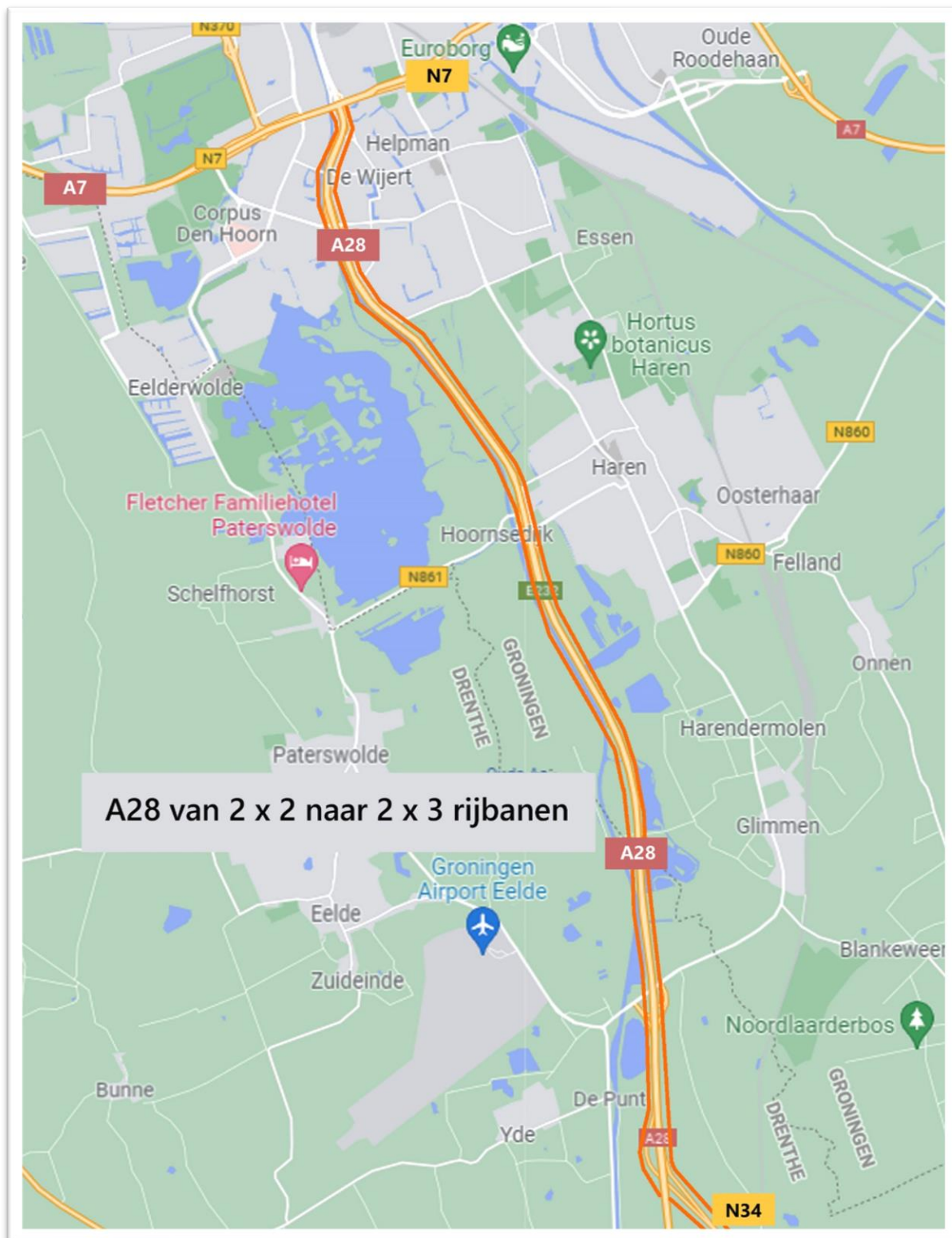


In de rode cirkels de twee kruisingen, die ongelijkvloers worden gemaakt

19. A28 De Punt – Julianaplein Groningen

Verbreden tot 2 x 3 rijbanen

- Verbetering doorstroming



Kosten: 25.000.000

20. A28 Meppel – Hoogeveen

Verbreden tot 2 x 3 rijbanen (heeft nog geen prioriteit)

- Verbetering doorstroming

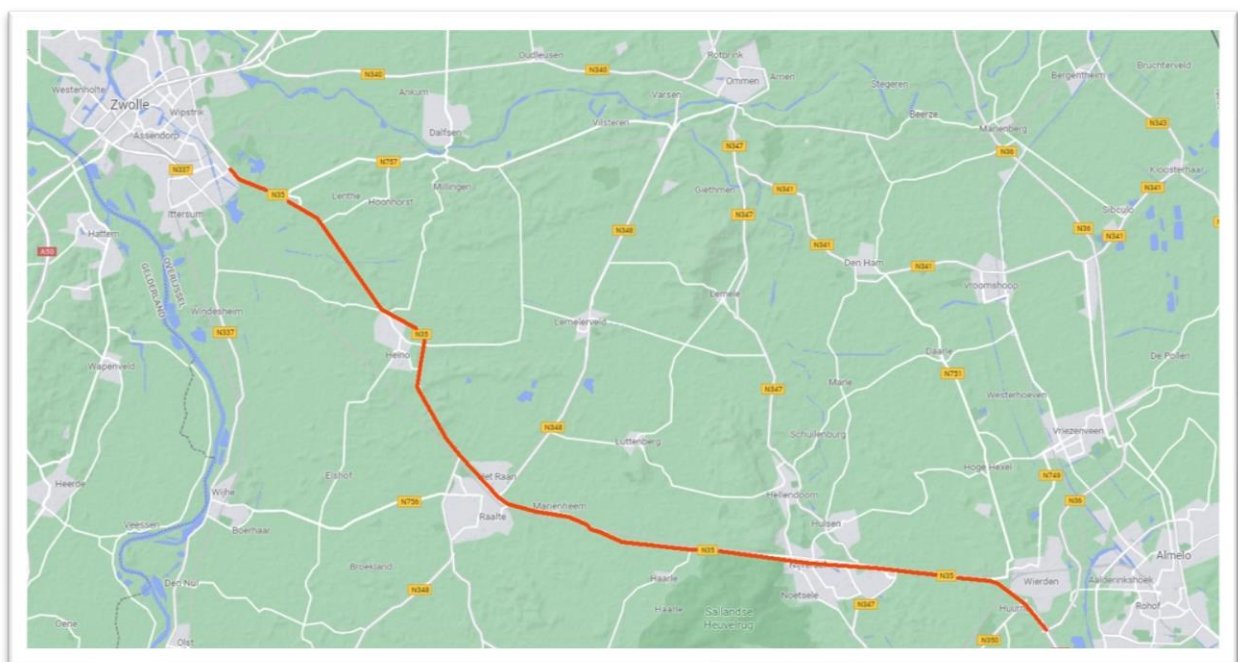


Kosten: 50.000.000

21. N35 Zwolle – Wierden

Verdubbelen 35 km, van 2x1 naar 2x2

- Verbetering doorstroming – de viaducten zitten in het MIRT van 2020!



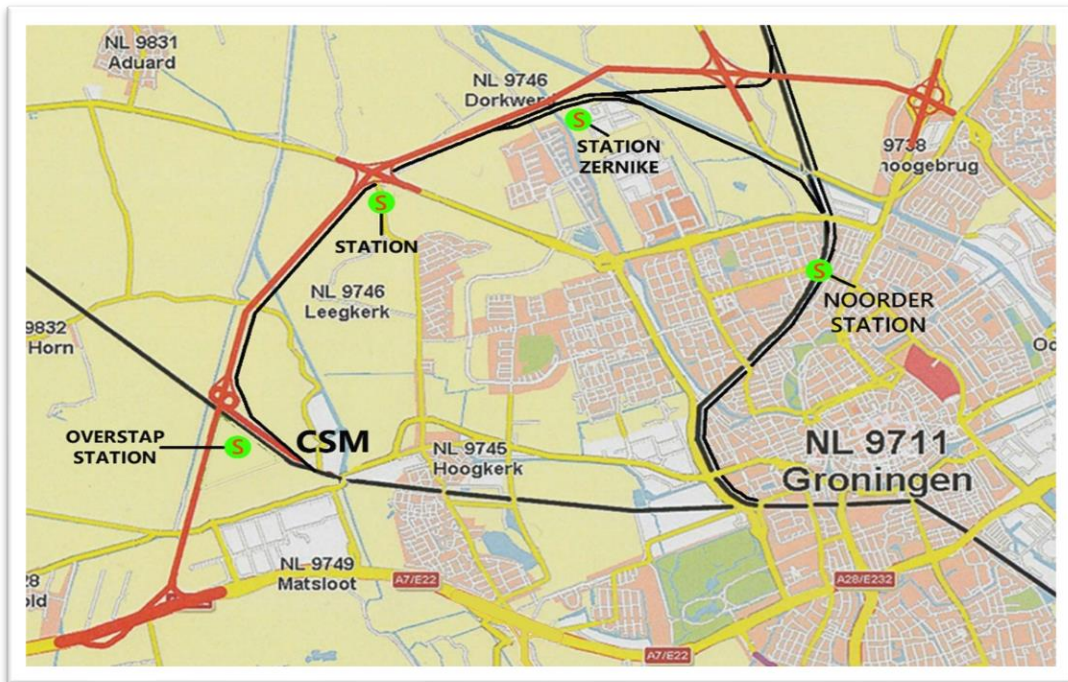
Kosten: 80.000.000 (voor alléén de wegedeelten, zonder de viaducten)

22 A7-N361 Ruime westelijke ringweg om de stad Groningen

Nieuwe ringweg vanaf A7, westelijk om de stad

Nieuwe brug over Van Starckenborghkanaal en aansluiten op Eemshavenweg en Oostelijke ringweg

- Verbetering doorstroming;
- Ontlasten Zuidelijke Ringweg met 33.000 voertuigen en ál het vrachtverkeer.
- Combineren met spoor Zernike



Kosten: 200.000.000

23. A7/N7/N28 Ring Zuid

Behoud diverse afritten in de stad Groningen (in combinatie met ruime Westelijke ring)

- Behoud ontsluiting stadswijken;
- Verminderen sluipverkeer



Op de foto de afslag Hereweg, die alsnog aangelegd moet worden voor ontlasting woonwijken.

Kosten: 5.000.000



Een kijkje in de bouwput van de Zuidelijke Ringweg van Groningen

**TOTALE KOSTEN WEGEN ZIJN EEN GLOBALE RAMING
VAN DE KOSTEN DIE GEBASEERD ZIJN OP GEMETEN
LENGTES x GANGBARE EENHEIDSPRIJZEN.**

TOTALE KOSTEN WEGEN CIRCA 855 MILJOEN

VAARWEGEN.....

AQUADUCTEN EN HAVENS



*Het nieuwe zeeschip, de Arklow Arrow had dit jaar niet veel ruimte over bij het passeren van de Sontbrug
Foto: Joey Lameris (112Groningen)*

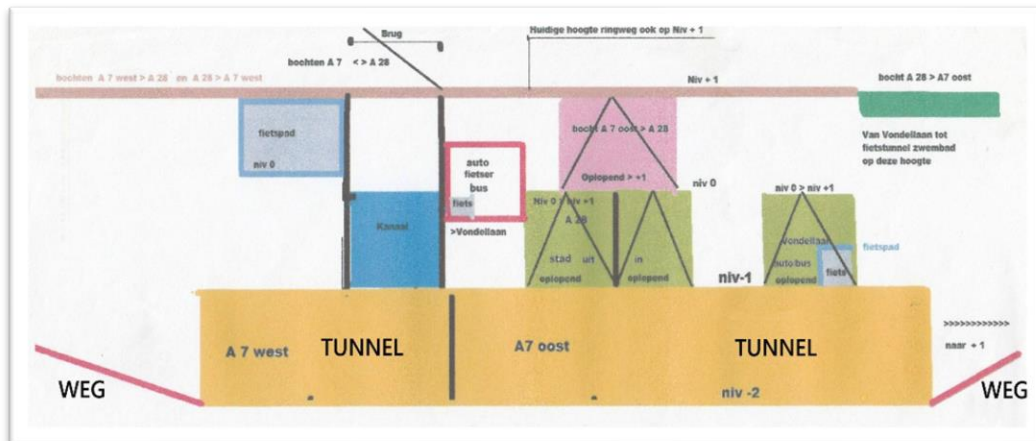
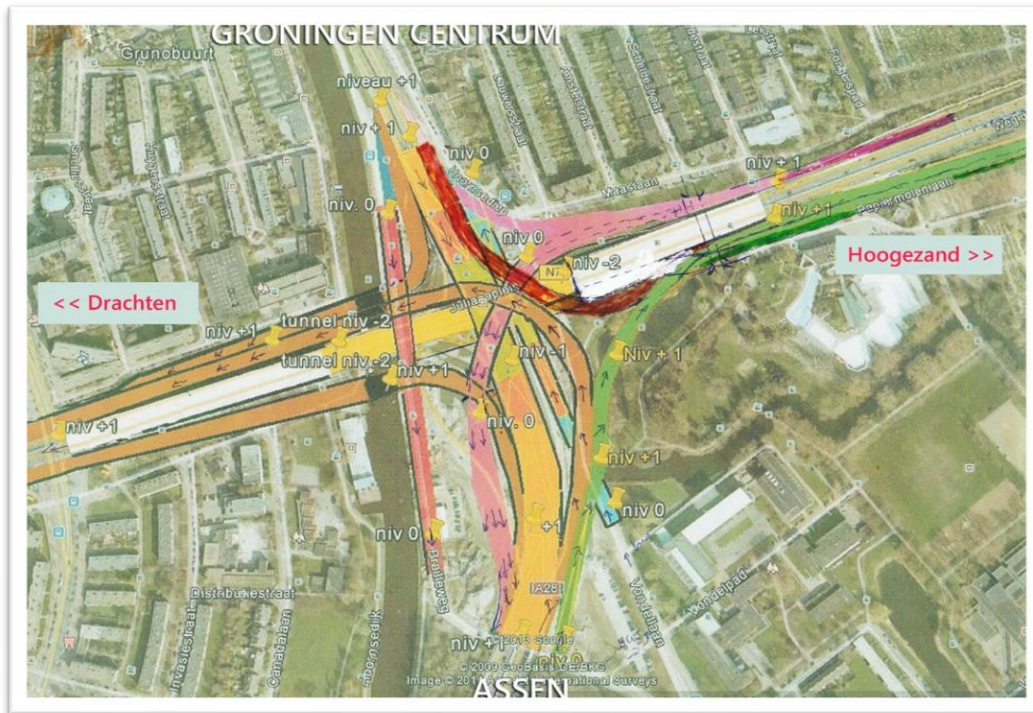
- Alle hoofdvaarwegen bevaarbaar maken voor grotere en zwaardere schepen (3.500 ton; 1-12 m breed);
- Herstel (vracht)vaarroutes; aanleg containerterminals.
- Duurzamer, zuiniger, alternatief voor langeafstand vrachtverkeer (Rotterdam, Amsterdam) over de weg;
- Impuls voor Noordelijke scheepsbouw, hoogwaardige werkgelegenheid

24. A7 Kruising Ring Zuid – Noord-Willemskanaal

A7 via aquaduct tunnel onder NW-kanaal en Julianaplein door;

In de bochten Assen > Drachten en Drachten > Assen een klapbrug plaatsen

- Behoud mastvaart;
- Bevaarbaar voor zwaardere schepen
- Herstel vrachtvaart Groningen – Assen



Kosten: 90.000.000

25 A28 Kruising NoordWillems-kanaal – A28

Twee bruggen of aquaduct (+20 miljoen); evt hergebruik bruggen uit de stad

- Herstel vrachtvaart Groningen – Assen

Kosten: 20.000.000

26 N7 Krusing Ring Zuid/Osloweg – Winschoterdiep

Lage en hoge brug vervangen door aquaduct

- Bevaarbaar voor grotere schepen

Kosten: 40.000.000



27 Gideonbrug

Brug in de oude ringweg vervangen door aquaduct

- Bevaarbaar voor grotere schepen



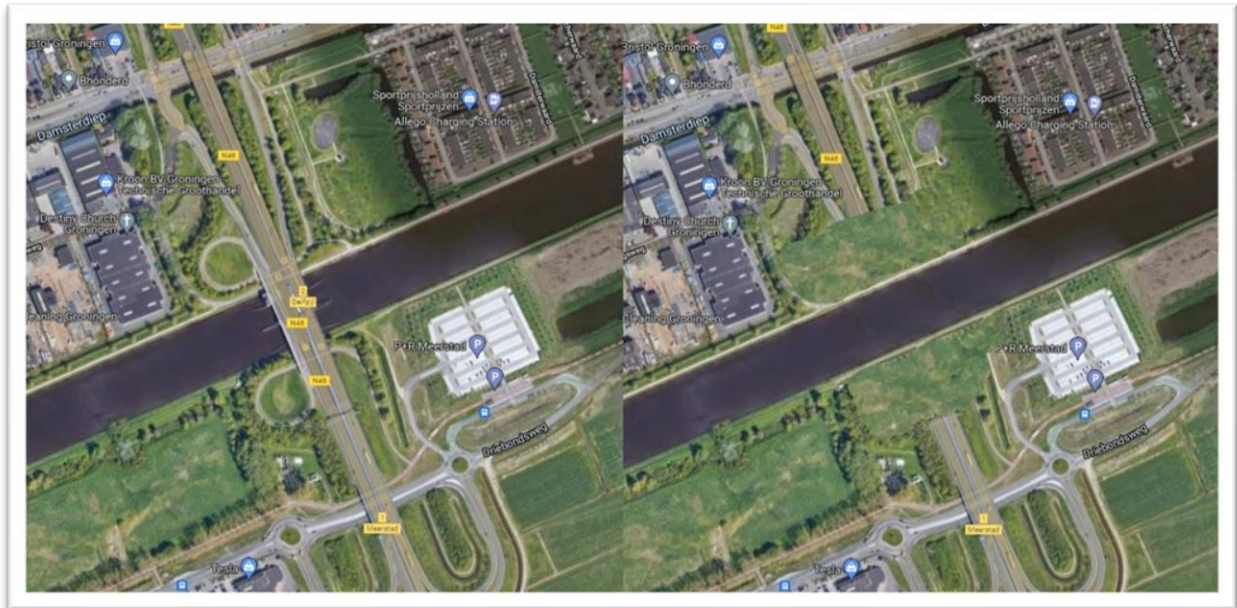
Bovenste foto de huidige situatie, op de onderste foto een impressie met een aquaduct.

Kosten: 40.000.000

28 Kruising Oostelijke Ring – Eemskanaal (afrit Delfzijl)

Brug vervangen door aquaduct

- Bevaarbaar voor grotere schepen



Links de huidige situatie, rechts is de brug in de N46 vervangen door een aquaduct.

Kosten 40.000.000

29 Eemskanaal

De bruggen van het Eemskanaal gaan 68 - 83 keer per 24 uur open en dicht.

Alle vijf huidige bruggen vervangen door 2 aquaducten (N33 en N46) en 3 nieuwe draaibruggen met draaipunt in de dijk (buiten de vaarroute)

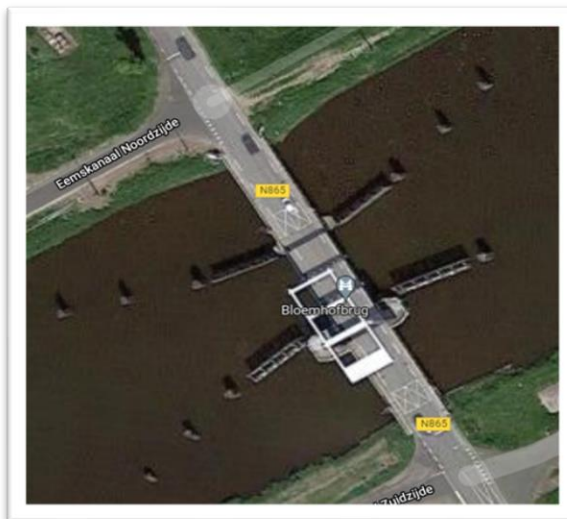
- Doorvaartbreedte overal naar 27 meter
- Geschikt voor schepen van 3500 ton (norm voor hoofdvaarwegen; Lemmer-Delfzijl)
- Impuls voor duurzaam en goedkoop transport



De Borgbrug bij Ruischerbrug

Kosten: 135.000.000

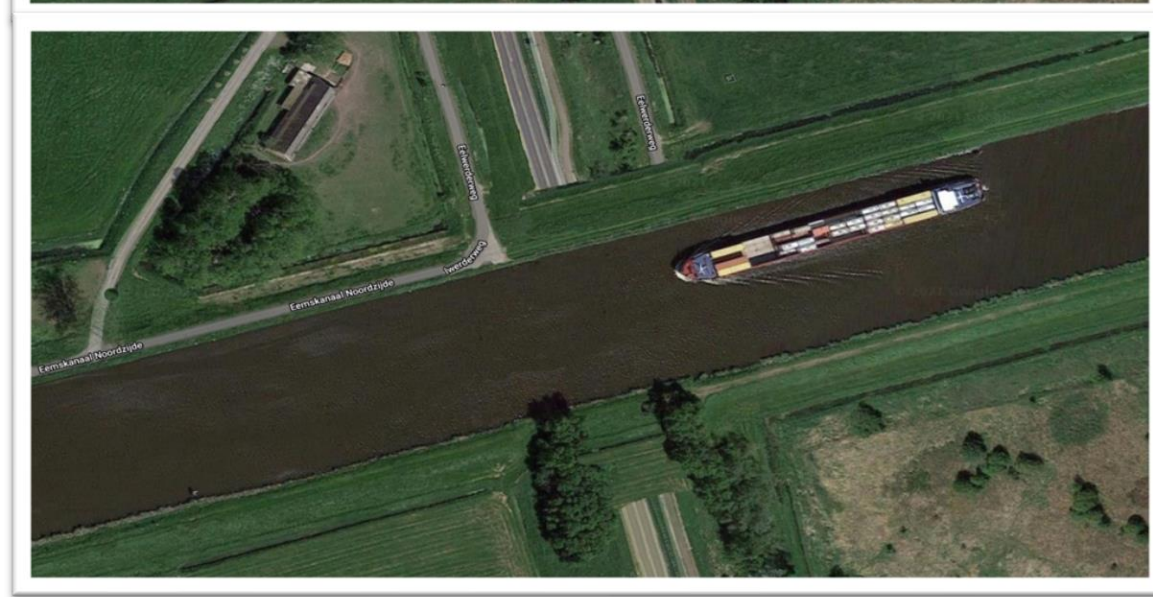
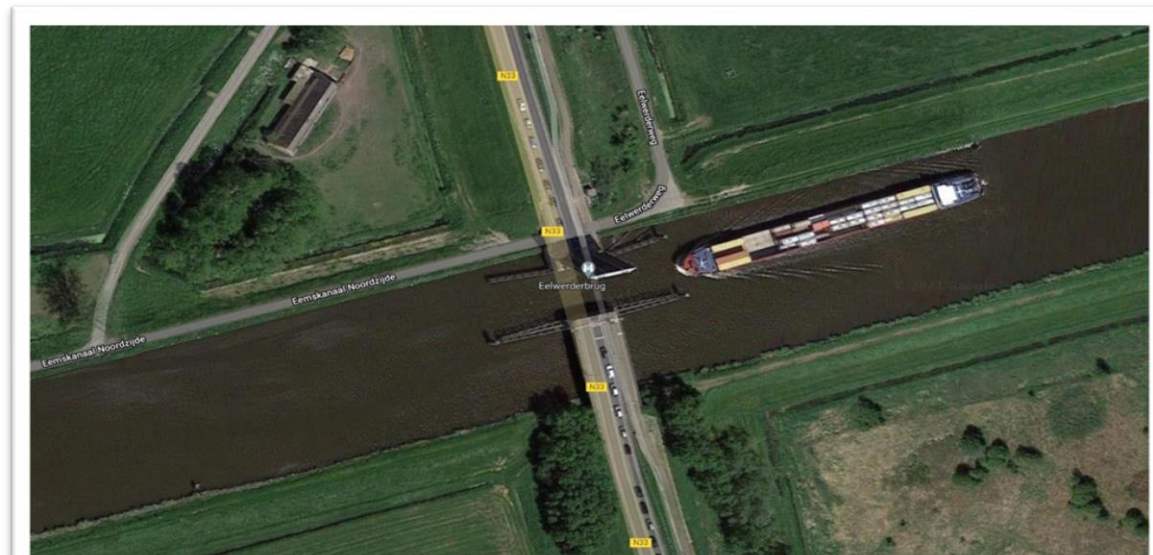
29 Eemskanaal (vervolg)



De Bloemhofbrug bij Ten Post



De Woldbrug bij Appingedam



Bovenste foto: De Eelwerderbrug in de N33 staat open, daaronder impressie nieuwe N33-aquaduct.

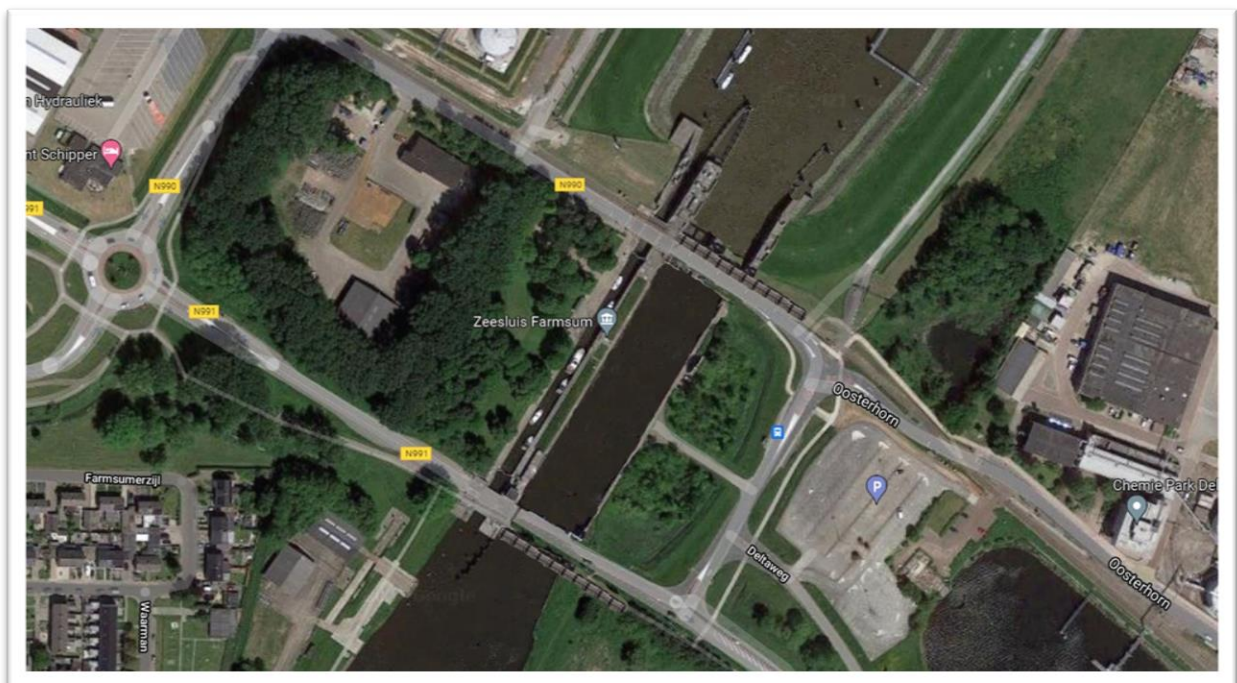
30 Zeesluis Delfzijl

Vernieuwen en verbreden (+ 15 meter)

- Inlossen al vele jaren staande belofte. De zeesluis staat al enkele jaren on-hold in het MIRT.



De huidige zeesluis bij Farmsum



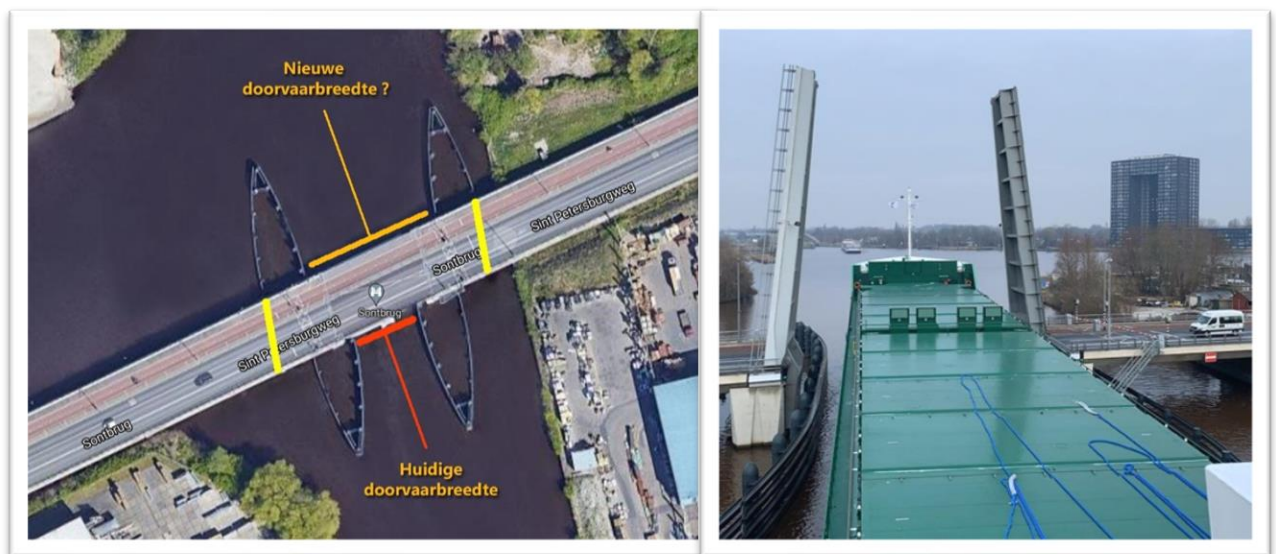
Impressie van de vergrote zeesluis met aan weerszijden van de weg grote schuifdeuren.

Kosten: 75.000.000

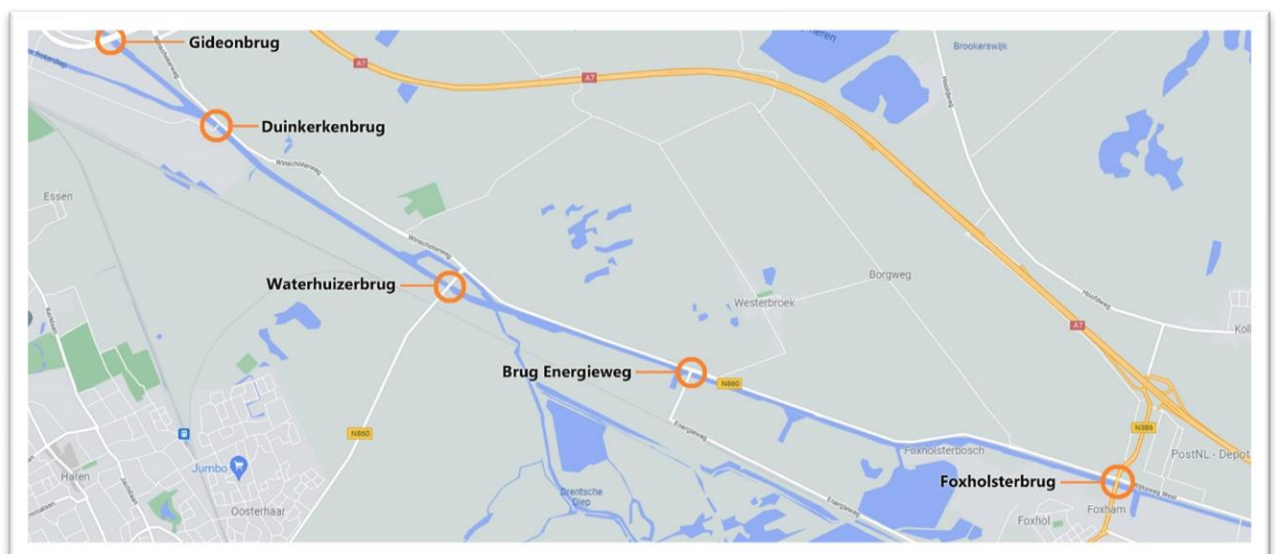
31 Winschoterdiep

Alle vijf klapbruggen vervangen door draaibruggen met draaipunt in de dijk (Groningen tot en met brug Foxhol). Waar nodig kanaal verdiepen/uitbaggeren en doorvaartbreedte overal naar 20 - 25 m en te verdiepen met 120 cm. Zo kunnen klasse 5 schepen tot 3500 ton, die ook op de vaarroute Lemmer – Delfzijl varen ook het Winschoterdiep in. Hierdoor gaan de kosten 5 euro per ton naar beneden. Waar nu een containerschip, waar maximaal 110 zeecontainers op worden vervoerd kan varen, kan dan een containerschip met 330 containers komen.

- In plaats van via de weg, kan nu een containerschip schoner en goedkoper vervoeren. Niet alleen wordt er 8000 liter dieselolie bespaard, er is ook minder verkeer op de weg.
- Voor de 6 scheepswerven tot en met de Foxholsterbrug de bruggen vervangen door draaibruggen met draaipunt in de dijk van het kanaal.
- Geschikt voor schepen van 3500 ton (norm voor hoofdvaarwegen; Lemmer-Delfzijl)
- Impuls voor scheepswerven! = nieuw en extra werk



Hierboven de Sontbrug, met een grotere doorvaarbreedte kunnen ook grotere schepen de brug passeren.



Kosten: 25.000.000 (Inclusief uitbaggeren A.G. Wildervanckkanaal)

32 Werkhaven/droogdok Eemshaven

Aanleg van een insteekhaven met sluisdeuren; afm. 50m breed, 500 m lang en 15-20 m diep.

- Werkhaven / droogdok voor scheepsonderhoud -sloop en laden/lossen;
- geschikt voor afbouw/onderhoud schepen Meyerwerft Papenburg
- geschikt om zinktunnel-elementen voor de aquaducten te bouwen, die dan drijvend naar de locatie kunnen worden getransporteerd en voor afbraak schepen en onderhoud schepen.



Boven de huidige Eemshaven, onder impressie van de Eemshaven uitgebreid met 3 extra insteekhavens

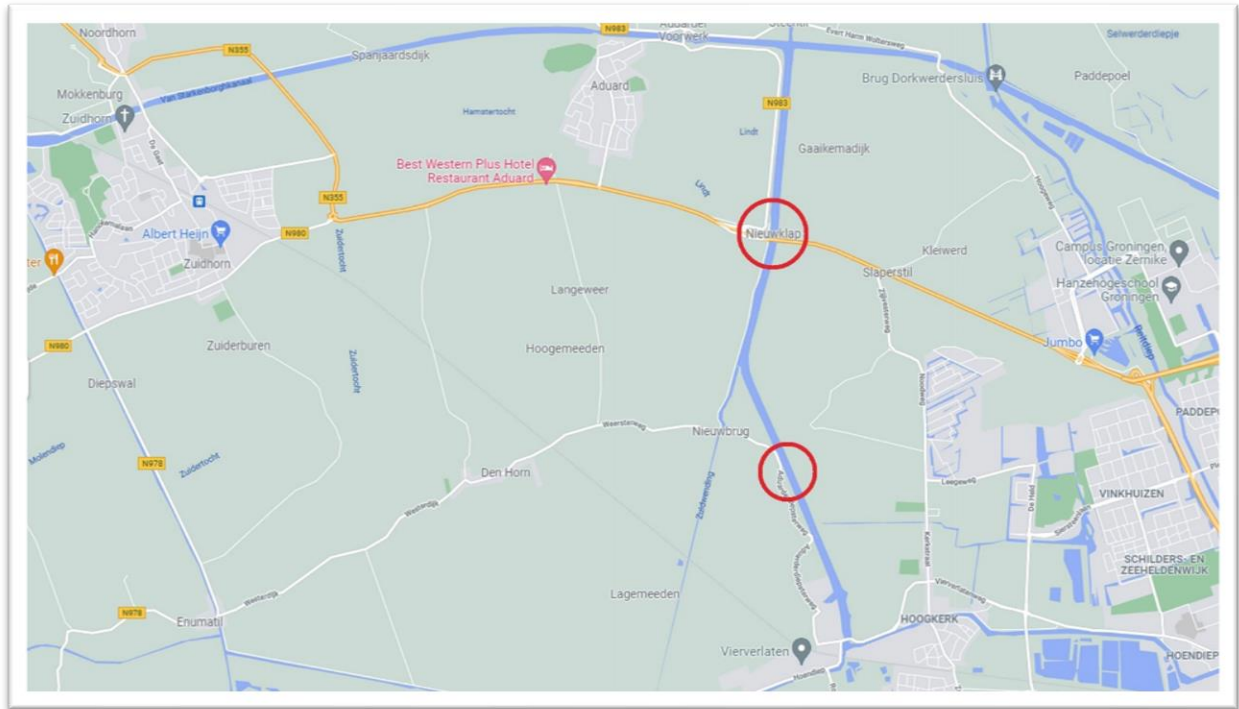


Kosten: 200.000.000

33 Aduarderdiep

Uitbaggeren vanaf het Van Starckenborghkanaal tot aan suikerfabriek Hoogkerk;

- Twee bruggen verhogen (of vervangen door klapbruggen – bijv. bruggen Ring Zuid Groningen)
- Grotere schepen naar Suikerfabriek (klasse-5 = 3500 ton)



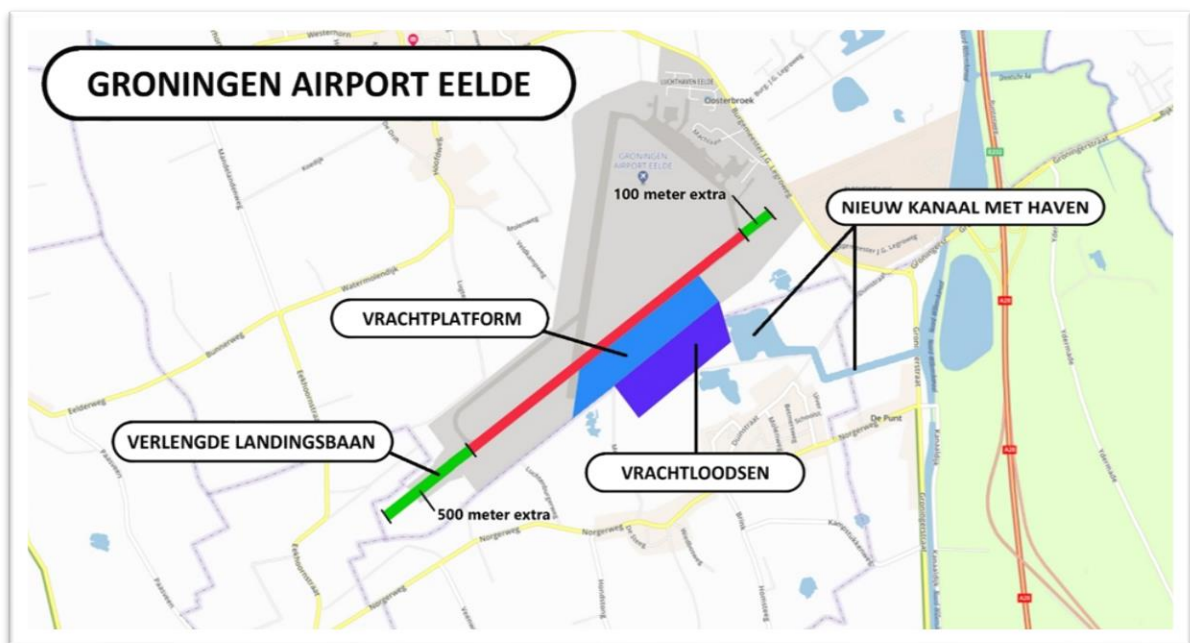
LUCHTVAART.....

34 Luchthaven Eelde

Geschikt maken voor vrachtluchten;

Aanleg vrachtplatform; vrachthal; Verlengen landingsbaan met 600 m tot 3.100 m

- Impuls voor regionale economie en werkgelegenheid
- Creëren van betere basis voor economisch gezonde exploitatie
- Versterken positie/betekenis bloemenveiling Eelde en glastuinbouw
- Nieuwe kansen verbonden bedrijvigheid in de omgeving (transport, post, hotels, opleidingen enz.); investeringen omgeving ca 25 miljoen
- Kansen voor opleidingen vliegtuigtechniek; op alle niveaus (voormalig LTS - HTS) > 50 miljoen



Kosten: 25.000.000

TOTAAL LUCHTVAART ca. 75.000.000

SPOORWEGEN	circa 4200
AUTOWEGEN	circa 855
WATERWEGEN	circa 675
LUCHTVAART	circa 75

TOTALE KOSTEN GEHELE PLAN CIRCA: 6 MILJARD EURO

OVERZICHTSLIJST PLANNEN

	PROJECT	MOTIVATIE/VOORDELEN	OPMERKINGEN/ TOELICHTING	miljoen €
SPOOR				
Betere, betrouwbaarder en snellere verbinding met Randstad; verbinden Noord- en Oost-Nederland; aansluiten Emmen op intercitynet; aantrekkelijk (veel goedkoper) alternatief voor Lelylijn/Nedersaksenlijn; oplossen knelpunt OV Zernike (Stad Gr)				
1	Nieuwe spoorlijn Dalen – Hogeveen en Hogeveen – Kampen-Zuid Aanleg van een nieuwe intercity spoorlijn (140/160 km/u) van Dalen naar Hogeveen en verder naar Kampen-Zuid, Leeuwarden en Groningen. In Kampen Zuid sluit de nieuwe lijn aan op de bestaande Hanzelijn (200 km/u).	• Emmen krijgt aansluiting op intercitynet; snelle spoorverbindingen met Groningen, Leeuwarden en Randstad (reistijd Emmen – Groningen ca 50 minuten; thans ruim 2 uur per trein en ruim 1 uur met bus) • Hogeveen weer intercitystation • Tweede spoorontsluiting Noord-Nederland, niet via kwetsbare knooppunt Zwolle	Bij Staphorst kruising/knooppunt met oude spoor (viaducten/tunnels) Bij Hogeveen ruimere bochten (hogere snelheid) naar Noorden en Zuiden maken	2.000
2	Spoor Leeuwarden en Groningen – Zwolle Bestaand spoor versnellen tot 200 km/u; hiervoor moeten de sporen verder uit elkaar worden gelegd; tevens alle huidige 55 overwegen ongelijkvloers (tunnel, viaduct) maken.	• Reistijdwinst Noord-Nederland – Westelijke Randstad >30 minuten) • Jarenlange werkgelegenheid voor regionale aannemers	Hierover met alle betrokkenen een afspraken maken over meerjarige uitvoeringsplanning enz; en e.e.a. in convenant vastleggen	1.000
3	Spoor Groningen – Leeuwarden Spoorlijn Groningen – Leeuwarden geheel dubbelspoors maken en elektrificeren <i>Aandachtspunten</i> – Enkelspoors brug bij Noordhorn vervangen door dubbelspoors brug; enkelspoors brug hergebruiken voor nieuw spoor Zernike – Sauwerd	• Betere en frequentere verbinding twee provinciehoofdsteden • Verkorten reistijd, verminderen kwetsbaarheid, verhogen comfort		300

4	Nieuw spoor 'Rondje Zernike' Aanleg van een nieuw enkelspoor naast nieuwe ruime westelijke ringweg; hiermee ontstaat een rondje Hoofdstation – Hoogkerk – Zernike – Hoofdstation.	• Duurzaam en relatief goedkoop oplossen van knelpunten OV naar Zernike • Door een eenrichtingsrondje ruimte voor hoge frequentie • Eventuele nieuwe haltes voor Hoogkerk, De Held • Station Hoogkerk overstapstation voor reizigers uit Friesland naar Zernike	Spoor Hoofdstation – Hoogkerk-West en Hoofdstation – Noorderstation verdubbelen <i>Extra optie</i> Aftakking vanaf Zernike naar Sauwerd; hiervoor huidige spoorbrug bij Noordhorn te gebruiken	100
5	Spoor Zuidbroek – Winschoten Bestaand spoor verdubbelen	• Verhogen capaciteit, verminderen kwetsbaarheid	Brug over A.G. Wildervanckkanaal moet 2 meter omhoog	50
6	<u>Spoor Groningen – Leer – Oldenburg</u> Geen nieuwe Friesenbrücke, maar tweesporige spoortunnel onder de Eems		<u>Te financieren samen met Duitsland</u>	500
7	Spoor Veendam – Eemshaven Nieuw enkel vrachtspoor vanaf Veendam langs de N33 Midden/Noord naar de Eemshaven	• Aanzienlijke verbetering bereikbaarheid van Eemshaven per spoor • Impuls voor verdere ontwikkeling Eemshaven	Spoor gaat ook onder aquaduct Eemskanaal/Damsterdiep	100
8	Spoor Almelo – Mariëenberg Bestaand spoor verdubbelen en elektrificeren	• Intercityverbinding Enschede – Noord-Nederland • Reistijdwinst Groningen/Leeuwarden – Enschede 55 minuten		100
9	Spoor Gramsbergen – Coevorden – Dalen Bestaand spoor (10 km) verdubbelen en elektrificeren	• Intercityverbinding Enschede – Noord-Nederland • Reistijdwinst Groningen/Leeuwarden – Enschede 55 minuten		60
TOTAAL SPOOR ca				4.200

Kostenraming: globaal in miljoenen euro's. De ramingen zijn gebaseerd op gemeten lengtes x gangbare eenheidsprijzen.

A. Spoorbrug over de IJssel zuidzijde Zwolle van 2 naar 4 sporen. De uitkomende brug gaat richting Kampen in de aftakking Hanzelijn.

		PROJECT	MOTIVATIE/VOORDELEN	OPMERKINGEN/ TOELICHTING	miljoen €
WEGEN					
Knelpunten oplossen; bevorderen bereikbaarheid van en binnen Noord-Nederland; stimuleren economie; in de uitvoering jarenlang veel werkgelegenheid voor Noordelijke aannemers					
10	N33	Zuidbroek-Eemshaven Verdubbelen rijbanen; vervangen brug door aquaduct Eemskanaal bij Appingedam In de huidige plannen is sprake van drie deelprojecten : 1: Zuidbroek – aquaduct; 2: Aquaduct bij Appingedam; 3: Appingedam – Eemshaven. Voor deelproject 1 is alternatief tracé waarmee ca. 40 miljoen kan worden bespaard.	• Verbeteren ontsluiting Eemshaven; uitvoering geven aan reeds lang bestaande voornemens	Advies: aquaduct het eerst bouwen en in gebruik nemen. Bij afbraak huidige brug komt veel zand vrij	180
11	N34	Gieten Fly-over over de rotonde en N33; plaatsing geluidsschermen N34 - 4 km verdubbelen 2x2	• Oplossen knelpunt; verminderen geluidsoverlast		20
12	N386 N34	Kruispunt Tynaarlo/Zuidlaren tot A28 naar 2 x 2	• Oplossen knelpunt		20
12a	A28	De Punt naar Groningen tot A28 naar 2 x 3 rijbanen Verdubbelen; nieuw ruimer spoorviaduct i.v.m. versnellen spoor Groningen-Zwolle (200 km/u)			35
13	N366	Nieuwe Pekela – Alteveer – Stadskanaal – Musselkanaal – Ter Apel Verdubbelen van 2x1 naar 2x2; breder viaduct over Pekelder A	• Verbetering doorstroming		60
14	N381	Emmen-Drachten (Friesland-route) Emmen – Beilen – Oosterwolde verdubbelen (Tracé in Friesland is al verdubbeld)	• Verbetering doorstroming		60

		PROJECT	MOTIVATIE/VOORDELEN	OPMERKINGEN/ TOELICHTING	miljoen €
15	N391	Ter Apel – Emmen Capaciteit bestaande weg vergroten (verdubbelen);	• Verbetering doorstroming		70
15a		Aanleg nieuwe noordelijke ringweg Emmen deels verdiept met 250m deksel, aansluiten op N34; N34 > Frieslandroute: 2 km zuidwaarts verdubbelen 2x2			
16	N50	Hattermerbroek – Emmeloord Geheel verdubbelen; 2x2 (is nu deels) In deze weg zitten twee bruggen, over IJssel en Zwarte Meer. Optie: vervangen bruggen door aquaducten: + 600 milj. euro	• Verbetering doorstroming		60
17	Stad Gr.	Kruising Griffeweg/Sontweg in Europaweg Kruispunt ongelijkvloers maken, Europaweg omhoog	• Oplossen knelpunt		10
18		Kruising Europaweg – Damsterdiep Kruispunt met viaduct ongelijkvloers maken	• Oplossen knelpunt; ongehinderde toegankelijkheid UMCG		10
19	A28	Assen – De Punt – Julianaplein Groningen Verbreden tot 2 x 3 rijbanen	• Verbetering doorstroming		25
20	A28	Meppel – Hogeveen Verbreden tot 2 x 3 rijbanen	• Verbetering doorstroming		50
21	N35	Zwolle – Wierden Verdubbelen 35 km, van 2x1 naar 2x2	•		80
22	A7-N7	Ruime westelijke ringweg om de stad Groningen Nieuwe ringweg vanaf A7, westelijk om de stad, met nieuwe brug over Van Starkenborghkanaal, aansluiten op Eemshavenweg en Oostelijke ringweg	• Verbetering doorstroming; ontlasten Zuidelijke Ringweg • Combineren met spoor Zernike		200

	PROJECT	MOTIVATIE/VOORDELEN	OPMERKINGEN/ TOELICHTING	miljoen €
23	A7/N7 Ring Zuid /N28 Behoud diverse afritten in de stad Groningen (in combinatie met ruime Westelijke ring)	Behoud ontsluiting stadswijken; verminderen sluipverkeer		5
TOTAAL WEGEN; ca.				855

Kostenraming: globaal in miljoenen euro's. De ramingen zijn gebaseerd op gemeten lengtes x gangbare eenheidsprijzen.

PROJECT		MOTIVATIE/VOORDELEN	OPMERKINGEN/ TOELICHTING	miljoen €
VAARWEGEN/AQUADUCTEN/HAVENS				
Alle hoofdvaarwegen bevaarbaar maken voor grotere en zwaardere schepen (3.500 ton; 1-12 m breed); herstel (vracht)vaarroutes; aanleg containerterminals. Duurzamer, zuiniger, alternatief voor lange-afstands vrachtverkeer (Rotterdam, Amsterdam) over de weg; impuls voor Noordelijke scheepsbouw, hoogwaardige werkgelegenheid				
24	A7	Kruising Ring Zuid – Noord-Willemskanaal A7 via aquaduct tunnel onder NW-kanaal en Julianaplein door; In de bochten Assen > Drachten en Drachten > Assen een klapbrug plaatsen	- Behoud mastvaart; bevaarbaar voor zwaardere schepen; - Herstel vrachтваart Groningen – Assen	90
25	A28	Kruising NW-kanaal – A28 Twee bruggen of aquaduct (+20 milj); evt hergebruik bruggen uit de stad (zie punt 20)	Herstel vrachтваart Groningen – Assen	20
26	N7	Kruising Ring Zuid/Osloweg – Winschoterdiep Lage en hoge brug vervangen door aquaduct	Bevaarbaar voor grotere schepen	40
27		Gideonbrug Brug in de oude ringweg vervangen door aquaduct	Bevaarbaar voor grotere schepen	40
28		Kruising Oostelijke Ring – Eemskanaal (afrit Delfzijl) Brug vervangen door aquaduct	Bevaarbaar voor grotere schepen	40
29		Eemskanaal Alle vijf huidige bruggen vervangen door 2 aquaducten (N33 en N46) en 3 draaibruggen met draaipunt in de dijk (buiten de vaarroute)	- Doorvaartbreedte overal naar 27 m - Geschikt voor schepen van 3500 ton (norm voor hoofdvaarwegen; Lemmer-Delfzijl) - Impuls voor duurzaam en goedkoop transport	135
30		Zeesluis Delfzijl Vernieuwen en verbreden (+ 15 meter)	Inlossen al vele jaren staande belofte	75

	PROJECT	MOTIVATIE/VOORDELEN	OPMERKINGEN/ TOELICHTING	miljoen €
31	Winschoterdiep Alle vijf klapbruggen vervangen door draaibruggen met draaipunt in de dijk;	• Doorvaartbreedte overal naar 27 m • Geschikt voor schepen van 3500 ton (norm voor hoofdvaarwegen; Lemmer-Delfzijl)	Inclusief uitbaggeren A.G. Wildervanckkanaal	25
31a	Waar nodig kanaal verdiepen/uitbaggeren	• Impuls voor scheepswerven! = nieuw en extra werk		
32	Werkhaven/droogdok Eemshaven Aanleg van een insteekhaven met sluisdeuren; afm. 50m breed, 500 m lang, >10,5 m diep.	• Werkhaven / droogdok voor scheepsonderhoud -sloop en laden/lossen; enz.; ook geschikt voor afbouw/onderhoud schepen Meyerwerft Papenburg	Ook prima geschikt om zinktunnel-elementen voor de aquaducten te bouwen, die dan drijvend naar de locatie kunnen worden getransporteerd	200
33	Aduarderdiep Uitbaggeren vanaf Van Starckenborghkanaal tot suikerfabriek Hoogkerk; twee bruggen verhogen	• Grotere schepen naar Suikerfabriek	Met aanleg zwaaiikom ontstaat ruimte voor schepen KI 5 tot 3500 ton	10
TOTAAL VAARWEGEN				675

Kostenraming: globaal in miljoenen euro's. De ramingen zijn gebaseerd op gemeten lengtes x gangbare eenheidsprijzen.

	PROJECT	MOTIVATIE/VOORDELEN	OPMERKINGEN/ TOELICHTING	miljoen €
	LUCHTVAART			
	Airport Eelde focus verleggen naar vracht; sluit beter aan aan bij kernkwaliteiten van de regio			
34	Luchthaven Eelde Geschikt maken voor vrachtluchten; Aanleg vrachtplatform; vrachthal; Verlengen landingsbaan met 500 m tot 3.000 m	• Impuls voor regionale economie en werkgelegenheid • Creëren van betere basis voor economisch gezonde exploitatie • Versterken positie/betekenis bloemenveiling Eelde en glastuinbouw • Nieuwe kansen verbonden bedrijvigheid in de omgeving (transport, post (TNT/ DHL/ UPS), hotels, opleidingen enz.); investeringen omgeving ca 25 miljoen.	Kansen voor opleidingen vliegtuigtechniek; op alle niveaus (voormalig LTS-HTS)	50
				25
		TOTAAL LUCHTVAART ca		75
		TOTAAL GENERAAL ca 6 miljard euro		
		spoor, ca		4200
		wegen, ca		855
		water, ca		675
		lucht, ca		75
				5.805

Kostenraming: globaal in miljoenen euro's. De ramingen zijn gebaseerd op gemeten lengtes x gangbare eenheidsprijzen.

‘Alternatief plan bereikbaarheid Noord-Nederland scheelt miljarden’

Gepubliceerd op 09-06-2021 om 14:38

“In plaats van de aanleg van de Lelylijn en Nedersaksenlijn kan de overheid beter kiezen voor een veelvoud van kleinere projecten. Met een investering van circa 6 miljard euro kan volgens Piet Muijzert vrijwel hetzelfde bereikt worden als met de 10 tot 13 miljard euro die gemoeid zijn met de bovengenoemde voorstellen.”

Spookkaart van Noord Nederland

Legenda

— Nieuwe spoorlijnen of verdubbeling van bestaande spoorlijnen

Wat als de Lelylijn niet doorgaat?
Met deze bijzondere alternatieven wil Pieter Muijzert (71) uit Oude Pekela de bereikbaarheid van Noord-Nederland verbeteren.

Dagblad van het Noorden, 1 juni 2021

