

Vragen en antwoorden inloopavonden Hoogezand (4 september) en Zuidbroek (10 september)

Vraag: Wat is de verplichting van ProRail om exoten 'uit te roeien'?

Antwoord: Wettelijke regels over de omgang met invasieve exoten zijn opgenomen in de artikelen 11.108 t/m 11.109a van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Het Rijk heeft de verantwoordelijkheid voor de bestrijding van het merendeel van de aangewezen soorten aan de provincies overgedragen. De provincie Groningen stelt op dit moment beleid op over het voorkomen en tegengaan van invasieve soorten. Zij doet dit samen met gemeenten, waterschappen en natuurbeheerders. Dé ideale manier om dit soort onkruiden te bestrijden is nog niet gevonden. De aannemer heeft in het contract eisen staan hoe men met invasieve exoten om moet gaan. Deze zijn gericht op het voldoen aan wet- en regelgeving en het voorkomen van verdere verspreiding.

Vraag: Leidt toename snelheid ook tot toename geluid?

Antwoord: In het algemeen leidt een toename van de snelheid tot een toename van geluid. De sneltrein Groningen – Winschoten zal in plaats van maximaal 100 straks 130 km/h kunnen rijden. Op delen waar de maximale snelheid gereden wordt betekent dit een toename van passageniveau van afgerond 2 dB. Voor de beoordeling van de geluidhinder wordt echter niet gekeken naar de huidige situatie maar naar de in het geluidplafond vastgelegde situatie. De treinverkeersgegevens die voor het geluidplafond vastgesteld zijn, zijn vastgelegd in het geluidregister. Ten opzichte van deze situatie (ook wel registersituatie genoemd) is er geen sprake van een toename. Dit komt omdat het geluidplafond destijds door het ministerie is gebaseerd op het gemiddelde geluid over de jaren 2006, 2007 en 2008. In deze jaren reed voor een deel nog meer lawaaiiger dieselmaterieel. Ten opzichte van het plafond is er dus nog sprake van een marge. De huidige snelheidsverhoging past te Zuidbroek nog steeds binnen die marge, dankzij het feit dat modern treinmaterieel stiller is ten opzichte van ouder materieel.

Daarnaast gaat op dit spoorbaanvak alleen de snelheid van de reizigerstrein omhoog. Er rijden ook goederentreinen, deze treinen gaan niet sneller rijden. Het geluid van goederentreinen is hoger dan dat van de reizigerstreinen. Voor de beoordeling van geluid wordt uitgegaan van een gemiddeld geluidniveau van al het treinverkeer over een jaar. Daarin in het geluid van de goederentreinen medebepalend. De totale jaargemiddelde toename is daardoor minder dan de in de vorige alinea genoemde 2 dB. Voor de toetsing van geluid aan de regelgeving is uitgegaan van het jaargemiddelde geluidniveau van het verwachte treinverkeer voor de komende 10 jaar.

Opmerking: Melding van een risicosituatie ter hoogte van de spoorbrug. Blijkbaar gebeurt het vrij regelmatig dat mensen vanaf het station over de spoorbrug lopen en dan naar beneden springen net naast het tunneltje Poeltjelaan.

Antwoord: Er zijn geen meldingen over gedaan bij ProRail. Als dit werkelijk regelmatig gebeurt dan is het goed om deze klacht door te geven aan de afdeling publieksvoorlichting van ProRail via www.prorail.nl/contact. Dan zal er vanuit ProRail extra worden gesurveilleerd.

Opmerking: Bewoner maakt zich zorgen over spoor aansluiting op de brug. Op een video is te zien dat het spoor inzakt als het de brug op rijdt.

Antwoord: Er speelt inderdaad zand van de bruglandhoofden (onder de brug), waardoor er beweging zit in de brug. Niet ernstig voor het treinverkeer, maar niet wenselijk. Er wordt naar een oplossing gezocht.

Vraag: Er is geluidonderzoek geweest vanuit MJPG. Wat is het effect van het sluiten van de overweg op geluid: de overweg gaat vaker dicht, meer auto's die staan te wachten. Wat betekent dit voor geluid en de stikstofuitstoot? Misschien moet er daardoor toch geluidsisolatie komen bij woningen die last hebben van het wachtend verkeer?

Antwoord: Overwegbellen zijn nodig voor het veilig afwikkelen van het treinverkeer en worden niet meegenomen in de beoordeling van geluidhinder. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld omroepberichten bij stations. Voor de beoordeling van de geluidhinder door wegverkeer is de verkeersintensiteit (het aantal motorvoertuigen per uur) bepalend. In bijzondere situaties, zoals kruisingen, wordt ook rekening gehouden met optrekkend en remmend verkeer. In dergelijke situaties wordt dan een toeslag gehanteerd. De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor naleving van de grenswaarden geluid voor wegverkeer. Onderzoek hiernaar valt buiten de scope van de procedure voor wijziging van geluidproductieplafonds.

Vraag: Is het een idee om de perronoverkapping van het stationsgebouw weer terug te brengen? Een bedrijf in Sappemeer (Dekens metaalgieterijen) kan de gietijzeren spanten nog opnieuw maken.

Antwoord: Het is een idee dat de moeite waard is om verder te onderzoeken. Een aanknopingspunt daarvoor zou misschien een eventuele aanpassing op station Zuidbroek in het kader van de Nedersaksenlijn/Veendam-Stadskanaal kunnen zijn. Vanuit de Wunderline zien we nu geen mogelijkheden om de perronoverkapping weer terug te brengen, omdat we op station Zuidbroek niets doen.

Opmerking: Sinds het wissel achter hun tuinen is gewijzigd naar een "80km/u wissel" i.p.v. "40km/u wissel" ervaren de aanwonenden dat de geluidshinder is toegenomen. Heeft dit impact op het 'saneringsvraagstuk' wat loopt binnen het programma MJPG?

Antwoord: De saneringsmaatregelen in MJPG zijn gebaseerd op de geluidniveaus die in de geluidproductieplafonds (gpp's) zijn vastgelegd. Hierbij is uitgegaan van een volledig benut geluidproductieplafond, waardoor bewoners een maximale bescherming krijgen. De gpp's zijn op hun beurt weer gebaseerd op trein- en spoorinfragegevens vastgelegd in het Geluidregister (GR). In de gpp-waarde is bovendien een toeslag van 1.5 dB opgenomen voor toekomstige ontwikkelingen. Alle wijzigingen aan de spoorinfra of de treindienst die zorgen voor een geluidstoename passen binnen deze 1.5 dB toeslag. De saneringsmaatregelen zijn daarmee robuust en toekomstvast. De rekenwijze is vastgelegd in een Reken- en meetvoorschrift geluid. Dit voorschrift houdt rekening met wisselgeluid, maar maakt geen onderscheid in typen wissels.

Het betreft in dit geval een voegloos wissel. Dit is een wissel zonder ES-lassen, je hoort dus geen kdeng-kdeng geluid. Echter het beweegbare puntstuk (waardoor van het ene naar het andere spoor gereden kan worden) blijft natuurlijk wel bewegen.

Het nieuwe wissel is langer, waardoor er met grotere snelheid doorheen gereden kan worden. Die grotere snelheid betekent meer geluid, dat is in het rekenmodel ingevoerd.

Als het wissel afbuigend bereden wordt, dan zul je het beweegbare puntstuk horen (piekgeluid). Dat piekgeluid is in het langtijdgemiddelde geluidniveau meegenomen. Er gelden echter geen afzonderlijke normen voor het piekgeluid. Daarom is er geen extra element m.b.t. het langere wissel in het model ingebracht.

Het is dus mogelijk dat er meer geluidhinder wordt ervaren door een ander wissel waar met grotere snelheid doorheen gereden kan worden. Echter omdat er nog steeds wordt voldaan aan de geluidproductieplafonds zijn er geen extra geluidmaatregelen nodig.

Vraag: Wie kan gebeld worden na kantoortijd bij overlast van de werkzaamheden?

Antwoord: Publieksvoorlichting van ProRail. Kijk op www.prorail.nl/contact voor de gegevens.

Vraag: Waarom is de opdracht niet gegund aan een bedrijf uit de provincie Groningen?

Antwoord: ProRail is verplicht haar werkzaamheden aan te besteden en heeft dat ook voor deze werkzaamheden gedaan. Hierin is ProRail verplicht de Europese aanbestedingsregels te volgen. ProRail kan zich juridisch dus niet beperken tot provinciale grenzen. De aanbesteding zoals gevolgd, gaf dus wel de mogelijkheid voor lokale aannemers om deel te nemen.