


Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer

<b>Algemeen</b>		
<i>Nr</i>	<i>Vraag</i>	<i>Antwoord</i>
1	Wie behartigt het belang van de bewoners?	In principe behartigen de Provincie en de gemeente de belangen van bewoners. In 2019 is het besluit voor de Wunderline genomen door provinciale staten. ProRail en Provincie werken de opdracht vervolgens uit volgens de wet en regelgeving van de minister. Wij houden deze bijeenkomsten om belanghebbenden te informeren en te horen wat met name tijdens de uitvoering zorgen, issues zijn waar wij rekening mee kunnen houden.
2	Ons woongenot neemt af, is hier compensatie voor?	En zijn geen regelingen voor compensatie van waardeverlies bij voorzienbare infrawijzigingen.  De wet kent de nadeelcompensatie: Nadeelcompensatie is een vergoeding voor schade die wordt geleden als gevolg van rechtmatig overheidshandelen. De overheid handelt rechtmatig maar dit laat onverlet dat getroffen personen onder voorwaarden voor een tegemoetkoming voor geleden schade in aanmerking komen. Indien aannemelijk wordt gemaakt dat de schade wordt veroorzaakt door het besluit of het feitelijke handelen van de overheid, wordt de schade onder aftrek van het normale maatschappelijke risico vergoed. Nadeelcompensatie komt veel voor bij verkeersbesluiten waardoor bedrijven tijdelijk of blijvend slecht of niet bereikbaar zijn. Het verminderen van een woningwaarde door veranderde (rijks)infrastructuur is een algemeen voorzienbaar maatschappelijk risico. Dat is een eigen risico of ondernemersrisico bij maatschappelijke ontwikkelingen. Dit betekent dat het deel van de schade dat binnen het normaal maatschappelijk risico valt, voor rekening blijft van de aanvrager.  We kijken graag met u op welke manier we gerichte maatregelen kunnen nemen om uw woongenot te verbeteren. We gaan hier graag met u over in gesprek op onze vervolgbijeenkomst op 26 juni.
3	Het aantal treinbewegingen neemt toe afgelopen 20 jaar. Goederentreinen rijden ook in de nacht. De hinder is toegenomen. Door dit project mag de hinder niet nog verder toenemen.	Wij begrijpen uw zorg. De toename van het aantal treinen en het verhogen van de snelheid mag op bestaand spoor plaatsvinden mits binnen alle wetten en regels die gelden o.a. voor gevolgen voor de omgeving zoals geluid/trillingen. Dit onderzoeken we voorafgaand aan de voorgenomen wijziging en indien nodig nemen we hiervoor maatregelen. Dit neemt echter misschien niet direct uw zorgen weg. In deze vragenlijst zijn wij ingegaan op de punten die hier genoemd worden. Graag gaan wij in de vervolgbijeenkomst met u in gesprek om te kijken wat we verder mogelijk nog kunnen doen om uw zorgen te verminderen dan wel weg te nemen.
4	Wat houdt bouwstap 3 in?	Bouwstap 3 is een directe trein tussen Groningen en Bremen. Bouwstap 3 is nog niet concreet ingevuld, dat wil zeggen; we weten niet welke maatregelen daarvoor noodzakelijk zijn. Over bouwstap 3 is afgesproken dat de projectpartners onderzoeken of en op welke wijze een directe trein tussen Groningen en Bremen kan rijden.
5	Invloed op besluitvorming provincie Groningen.	U kunt als inwoner van de provincie op verschillende manieren invloed uitoefenen. Ten eerste natuurlijk door gebruik te maken van uw stemrecht tijdens Provinciale Statenverkiezingen. U kunt uw mening ook laten horen door een e-mail aan Statenleden te sturen of door contact te leggen met een Statenlid. Maar er zijn ook andere manieren om uw mening mee te geven aan Statenleden.

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer

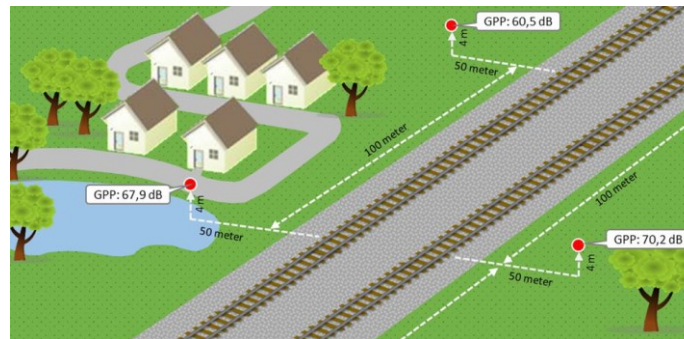
		<p>Als u een mening hebt over een onderwerp waar Provinciale Staten over beslissen, kunt u dit op onderstaande manieren aan de Groninger Staten laten weten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tijdens Praten met de Staten in gesprek gaan met Statenleden (ongeveer 8 keer per jaar);</li> <li>• inspreken bij een commissievergadering;</li> <li>• een petitie of burgerinitiatief richten aan Provinciale Staten of een referendum organiseren. Neem voor meer informatie contact op met de Statengriffie;</li> <li>• meekijken bij een Statenvergadering als Gast van een Statenlid;</li> <li>• een Staten- of commissievergadering bijwonen vanaf de publieke tribune of via de live stream;</li> <li>• een onderwerp op de agenda plaatsen van Provinciale Staten.</li> </ul> <p>Zie: <a href="https://www.provinciegroningen.nl/bestuur-en-organisatie/provinciale-staten/invloed-uitoefenen/">https://www.provinciegroningen.nl/bestuur-en-organisatie/provinciale-staten/invloed-uitoefenen/</a>.</p>
<b>Dienstregeling</b>		
6	Hoeveel treinen gaan er extra rijden? Van hoe laat tot hoe laat?	<p>Met ingang van 14 december 2020 is tijdens werkdagen de dienstregeling uitgebreid met de sneltreinen Groningen-Winschoten die gedurende de ochtend en avondspits zijn gaan rijden met een frequentie van tweemaal per uur.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In de daluren rijden nu 4 stoptreinen. Dus per uur 8 treinbewegingen</li> <li>• In de spits rijden nu per uur per richting 4 stoptreinen en 2 sneltreinen. Dat is 12 treinbewegingen in totaal.</li> </ul> <p>In 2025 gaat de huidige sneltrein Groningen Winschoten doorrijden naar Leer en wordt de dienstregeling verder uitgebreid met:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op werkdagen: buiten de spits één sneltrein per uur naar Winschoten-Leer v.v. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Dat betekent in de daluren dat het aantal treinbewegingen verhoogd wordt van 8 naar 10 treinbewegingen per uur.</li> <li>○ Het aantal treinbewegingen in de spits blijft gelijk nl. 12 treinbewegingen in totaal.</li> </ul> </li> <li>• In het weekend: één sneltrein per uur naar Winschoten-Leer v.v.</li> <li>• Het betreft allemaal Arriva treinen, ook de Wunderline.</li> <li>• De tijden blijven gelijk (5.30 - 01:15 uur) er zijn geen nachtelijke passagierstreinen voorzien op dit moment.</li> </ul>
7	Waarom gaat de snelheid niet naar 120 km/h in plaats van 130 km/h?	<p>Deze snelheid is nodig om de dienstregeling te kunnen halen. De basis van de dienstregeling wordt gevormd door een aantal elementen, namelijk de dienstregeling rondom Groningen en de dienstregeling in Duitsland. Een tweede gegeven voor de dienstregeling is de beschikbaarheid van de Friesenbrücke in Duitsland. Deze is 20 minuten per uur beschikbaar voor het treinverkeer. Dat betekent dat in die 20 minuten de trein de brug zowel heen (vanuit Groningen naar Leer) als terug (vanuit Leer naar Groningen) moet passeren. Op basis van die uitgangspunten is gekeken naar de trajecten waar de sneltrein tijdswinst zou kunnen halen. Om die tijdswinst te halen diende te worden gekeken naar een verhoging van de snelheid ten westen van Zuidbroek, omdat na Zuidbroek enkelspoor ligt. Een snelheidsverhoging op enkelspoor zou betekenen dat de trein weliswaar eerder arriveert in Scheemda, maar daar moet wachten op de tegentrein en daarmee zou de snelheidsverhoging teniet worden gedaan. Daarom is gezocht om ten westen van Zuidbroek een snelheidsverhoging door te voeren waarbij de verhoging van de snelheid tussen Hoogezand en Zuidbroek het meest kosteneffectief kon worden uitgevoerd.</p>

8	<p>Waar rijdt de trein precies welke snelheid? Met name ten opzichte van onze woningen?</p>	<p>Zie onderstaand plaatje met een indicatie van de snelheid van de snel-, en stoptreinen. Op de website vindt u dit plaatje ook onder 'ontwerp'.</p>  <table border="1" data-bbox="577 430 1545 678"> <thead> <tr> <th colspan="2">Locatie (kilometring)</th> <th>Hgz - 95.7</th> <th>96,000</th> <th>96,500</th> <th>97,000</th> <th>97,500</th> <th>98,000</th> <th>98,500</th> <th>99,000</th> <th>99,500</th> <th>100,000</th> <th>100,500</th> <th>101,000</th> <th>101,500</th> <th>102,000</th> <th>Zb - 102.2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Bestaande situatie</td> <td>Noordelijk spoor</td> <td>Sneltrain Ws-Gn</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Zuidelijk spoor</td> <td>Sneltrain Gn-Ws</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Nieuwe situatie</td> <td>Noordelijk spoor</td> <td>Sneltrain Ws-Gn</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>110</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>128</td> <td>123</td> <td>117</td> <td>110</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Zuidelijk spoor</td> <td>Sneltrain Gn-Ws</td> <td>100</td> <td>105</td> <td>114</td> <td>120</td> <td>125</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>116</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Verschil Bestaand vs nieuw</td> <td>Noordelijk spoor</td> <td>Sneltrain Ws-Gn</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>10</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>28</td> <td>23</td> <td>17</td> <td>10</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Zuidelijk spoor</td> <td>Sneltrain Gn-Ws</td> <td>0</td> <td>5</td> <td>14</td> <td>20</td> <td>25</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>30</td> <td>16</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Snelheden gebaseerd op treinsimulaties (± 5 km/uur)</p>	Locatie (kilometring)		Hgz - 95.7	96,000	96,500	97,000	97,500	98,000	98,500	99,000	99,500	100,000	100,500	101,000	101,500	102,000	Zb - 102.2	Bestaande situatie	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	80	80	80	Nieuwe situatie	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	100	100	110	130	130	130	130	128	123	117	110	100	100	100	100	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	100	105	114	120	125	130	130	130	130	130	116	80	80	80	80	Verschil Bestaand vs nieuw	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	0	0	10	30	30	30	30	28	23	17	10	0	0	0	0	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	0	5	14	20	25	30	30	30	30	30	16	0	0	0	0
Locatie (kilometring)		Hgz - 95.7	96,000	96,500	97,000	97,500	98,000	98,500	99,000	99,500	100,000	100,500	101,000	101,500	102,000	Zb - 102.2																																																																																																												
Bestaande situatie	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100																																																																																																											
	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	80	80	80																																																																																																											
Nieuwe situatie	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	100	100	110	130	130	130	130	128	123	117	110	100	100	100	100																																																																																																											
	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	100	105	114	120	125	130	130	130	130	130	116	80	80	80	80																																																																																																											
Verschil Bestaand vs nieuw	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	0	0	10	30	30	30	30	28	23	17	10	0	0	0	0																																																																																																											
	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	0	5	14	20	25	30	30	30	30	30	16	0	0	0	0																																																																																																											
9	<p>Komen er meer goederentreinen?</p>	<p>Elk baanvak in Nederland is geschikt voor goederentreinen. Dit is bepaald door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Ook op dit baanvak zijn goederentreinen toegestaan. Net als vóór de aanvaring van de Friesenbrücke kunnen er ook na herstel weer goederentreinen rijden. Als een goederenvervoerder met een goederentrein wil rijden moet dat aangevraagd worden bij ProRail.</p> <p>In de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, Deelrapportage Spoor en BTM (ProRail, juni 2021), zijn de actuele prognoses voor het spoorgoederenvervoer weergegeven. Daarbij wordt in 2030, 2040 en 2050 bij grensovergang Bad Nieuweschans (tussen Zuidbroek en Leer (in Duitsland) zowel in het lage als hoge economische groeiscenario geen structureel goederenverkeer voorzien. Ook in de huidige en toekomstige dienstregeling is geen structureel goederenverkeer voorzien.</p>																																																																																																																										
10	<p>Waarom gaan er extra treinen rijden? Wij zien nu nagenoeg al geen passagiers in de treinen zitten.</p>	<p>In het algemeen geldt dat openbaar vervoer per trein niet in alle reisrichtingen, op alle trajectdelen en alle dagen even druk is. Treinen zijn zo lang als nodig is om op het drukste punt voldoende zitplaatsen te kunnen bieden. Op dit traject geldt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het stuk tussen Midden-Groningen en Groningen Europapark is het drukst. Het aantal reizigers op dat stuk is maatgevend voor de materieelinzet op de hele lijn.</li> <li>• Het overgrote deel van de reizigers heeft Groningen als bestemming, waardoor de treinen in Weener het minst bezet zijn en steeds drukker worden op weg naar Groningen.</li> <li>• Het vervoer is sterk verspitst, dus reizigers rijden 's ochtends naar Groningen en 's middags in de andere richting. Om aan de vervoervraag in de drukste reisrichting te kunnen voldoen, is er ook vervoer in tegenspitsrichting nodig. De treinen rijden dus minder druk de andere kant op.</li> </ul> <p>Reizigers die voor hun werk of school met de trein naar Groningen reizen zullen deze uitspraak niet doen, want zij maken de piek mee waar de capaciteit op is afgestemd. Om aan deze vervoervraag te kunnen voldoen, zijn er dus ook plaatsen en tijden waarop er veel minder mensen in de trein zitten.</p> <p>Voor het internationale deel geldt, dat dit sowieso het rustigste deel van de rit is, immers het ligt het verst van Groningen. Na de aanvaring met de Friesenbrücke en het wegvallen van de directe verbinding naar Leer is het aantal grensreizigers afgenomen.</p>																																																																																																																										

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer

		<p>Een groot deel van de voormalige reizigers reist nu met de tijdelijke snelbus van Groningen naar Leer en terug. Het aantal internationale reizigers is al weer hoger dan voor de coronacrisis. De verwachting is dat het herstel van de Friesenbrücke een nieuwe impuls zal geven aan reizigersgroei, door de snellere verbinding, kortere overstaptijden in Leer en verbetering van de mogelijkheden om van en naar de aanliggende stations te reizen (ketenmobiliteit). Met name voor reizigers op het gebied van onderwijs en toerisme biedt deze verbinding een aantrekkelijk reisalternatief.</p> <p>In de studiefase van de Wunderline (tussen 2015 en 2018) is onderzoek gedaan naar de potentie van de spoorlijn. Er is berekend dat er een potentie is van circa 1900 reizigers per dag over de grens. De maatregelen die we treffen aan het spoor zijn echter niet alleen maar noodzakelijk voor deze groep grensreizigers. Het gaat ook vooral om de reizigers van en naar Groningen, zowel vanaf Winschoten als vanaf Veendam.</p>
<b>Ontwerp</b>		
11	Kan de brug over het Muntendammerdiep de snelheidsverhoging wel aan?	De snelheid wordt op de brug zelf niet verhoogd.
<b>Geluid</b>		
12	<p>Hoeveel dB is het als er een trein langskomt? Als je geluid gaat meten, welke trein meet je dan? Wat zit in huidige situatie wat er rijdt? En wat is de toekomstige situatie? Het spoor ligt hoog en op korte afstand van woningen (tot op 20 m). Wij ondervinden hinder van treinen die langs huis komen.</p>	<p>Bewoners die dicht aan het spoor wonen kunnen hinder ondervinden van verschillende soorten geluid. Bijvoorbeeld het geluid dat de treinen veroorzaken, het gerinkel van de overwegbellen. Er zijn verschillende wetten en regels om mensen te beschermen tegen geluidhinder. Voor omwonenden is vooral de Wet milieubeheer van belang. Hierin worden grenzen gesteld aan de toename van het geluid dat het spoorverkeer produceert en staat de norm voor de geluidsbelasting op gevels van woningen langs het spoor. ProRail gaat steeds uit van deze wettelijke normen. Een eventuele groei van geluidshinder door een toename van treinverkeer wil ProRail beperken of voorkomen.</p> <p>ProRail is als beheerder ervoor verantwoordelijk dat het geluid van treinen binnen de normen blijft. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft hiervoor geluidproductieplafond gedefinieerd. ProRail berekent het geluidsniveau op deze plafondpunten met een computerprogramma op basis van een wettelijke door het ministerie vastgestelde rekenmethode. In de berekeningen wordt rekening gehouden met o.a. de treinsoorten, zoals passagiers en goederentreinen, de intensiteit de snelheid, de dag en nacht, doorgaand/stoppend maar ook de hoogte van de spoorbaan. Door jarenlange geluidmetingen aan het spoor op allerlei locaties in Nederland is bekend wat een representatieve waarde is voor bijvoorbeeld voor een bepaald type trein met een bepaalde lengte en snelheid, voor goederentreinen, maar ook de waarden voor afremmen en optrekken. Alle waarden die gelden in een bepaalde situatie kunnen zo ingevoerd worden en berekend om te kijken wat de totale geluidproductie wordt in een nieuwe situatie. In de berekening wordt ook rekening gehouden met het gegeven dat geluid in de avond en nacht als hinderlijke wordt ervaren. De normen zijn gebaseerd op jaargemiddelde geluidsniveaus van een etmaal (dag, avond en nacht) waarbij de avond en de nacht respectievelijk 5dB en 10 dB op te tellen. De berekende geluidsproductie wordt getoetst aan de geluidproductieplafonds.</p> <p><u>Geluidproductieplafonds (GPP's)</u></p>

Deze zorgen ervoor dat er een heldere grens aan de toelaatbare hoeveelheid geluid gesteld wordt. Ze voorkomen een onbelemmerde groei van geluid door treinverkeer langs het spoor. Hoe hard het geluid mag zijn hangt af van de locatie. Aan beide kanten van het spoor zijn hiervoor ca. 60.000 referentiepunten langs het spoor in heel Nederland ingesteld. Dit zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van het spoor. De hoogte bedraagt 4 meter boven lokaal maaiveld. Hun posities liggen vast in het zogeheten geluidregister. Elk punt heeft zijn eigen geluidwaarde die vastgesteld is door het ministerie en staat voor de maximale geluidbelasting door treinen op dat punt gemiddeld voor een heel jaar op die plek. ProRail moet ervoor zorgen dat de geluidproductie van het treinverkeer op al deze punten onder deze waarde blijft. Elk jaar voorafgaand aan nieuwe dienstregelingen wordt dit opnieuw berekend. En ook bij wijzigingen van spoor of aanleg van nieuw spoor wordt vooraf berekend of ProRail daarmee niet boven het geluidproductieplafond komt. Dreigt dat wel te gebeuren dan wordt gekeken welke maatregelen de geluidproductie weer voldoende naar beneden brengen. Het liefst wordt de geluidproductie aangepakt bij de bron door het toepassen van zogenaamde raildempers. Deze worden aan het spoor bevestigd en zorgen voor een verlaging van de geluidproductie. Mocht dit niet afdoende zijn dan wordt gekeken of er geluidschermen toegepast moeten worden.



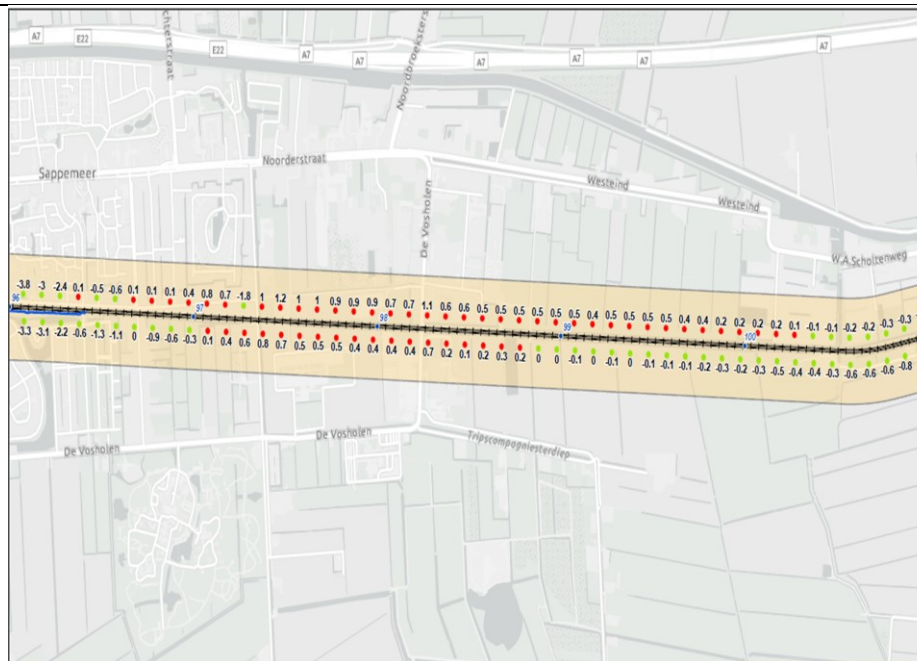
Figuur 1 voorbeeld ligging referentiepunten

Wanneer deze maatregelen niet effectief genoeg zijn of niet uitvoerbaar dan kan het ministerie ervoor kiezen het geluidproductieplafond (GPP) te verhogen. De hoogte van het GPP kan niet zomaar worden gewijzigd. Hiervoor is een wettelijke inspraakprocedure nodig. Uiteindelijk beslist de minister van Infrastructuur en Waterstaat of een plafond aangepast mag worden. Komt door het verhogen van het geluidproductieplafond het geluidniveau in de woningen boven de wettelijke grens, dan wordt de woning extra geïsoleerd. Jaarlijks wordt via nalevingsverslagen getoetst of het geluid van het treinverkeer binnen de geluidproductieplafonds blijft. De resultaten zijn openbaar in het geluidregister. Het geluidregister is een interactieve kaart waar u de actuele informatie rond referentiepunten en de bijbehorende geluidproductieplafonds kunt vinden. U ziet bijvoorbeeld waar alle referentiepunten precies liggen, wat het geluidproductieplafond voor iedere punt is en op basis van welke gegevens ieder punt is vastgesteld. Ook kunt u zien of er een geluidscherm of geluidswal bij het referentiepunt ligt. Het register is te vinden op [www.geluidregisterspoor.nl](http://www.geluidregisterspoor.nl).

Woningen = Geluidgevoelige objecten


		<p>Woningen worden volgens de wet gezien als geluidgevoelige objecten die bescherming tegen geluid nodig hebben en waar rekening mee gehouden dient te worden in akoestische onderzoeken. In de wet zijn 2 geluidsnormen opgenomen die gelden voor de geluidbelasting van treinverkeer op geluidsgevoelige objecten zoals woningen. De voorkeurswaarde en de maximale waarde. De voorkeurswaarde voor een woning is 55 dB. De maximale waarde voor een woning is 70 dB. Elk geluidsgevoelig object heeft een 'streefwaarde'. De streefwaarde is gelijk aan de waarde bij het volledig opgevulde geldende geluidproductieplafond en is minimaal 55 dB. Door handhaving van de geluidbelasting op de geluidproductieplafonds wordt de geldende geluidsnorm van de bijgelegen woningen beschermd (wordt de maximale geluidbelasting voor een woning niet overschreden). Het kan dus zo zijn dat geluidproductie toeneemt maar het geluidproductieplafond niet overschreden wordt. Wanneer een woning binnen de 50 meter van het spoor ligt dan neemt de geluidbelasting op een woning in dit geval wel toe, maar blijft onder de voor die woning geldende maximale waarde.</p> <p>Wanneer de geluidproductie toeneemt en zorgt voor een overschrijding van het geluidplafond moet ook berekend worden welk effect dit heeft op de geluidbelasting van de woningen. Door het nemen van maatregelen wordt de geluidproductie teruggebracht naar een niveau waarbij binnen de waarde van het geluidproductieplafond gebleven worden en binnen de streefwaarde van de woning.</p> <p><u>Gekoppelde geluidsanering</u> ProRail voert in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu het geluidsaneringsprogramma voor spoorweglawaai uit. Dit is een meerjarig programma, het Meerjarenprogramma Geluidsanering, afgekort MJPG, is gestart om de geluidshinder door de grote verkeersgroei van de afgelopen vijftientig jaar te beperken. Voor een beperkt aantal woningen in dit project geldt, dat hier al een te hoge geluidbelasting op de woning was, waarvoor nog geluidmaatregel genomen moesten worden, de geluidsanering. Door aanvullend op deze locaties raildempers aan te brengen wordt zowel de bestaande sanerings situatie als de toekomstige knelpuntsituatie door de snelheidsverhoging opgelost. Dit heet gekoppelde geluidsanering.</p> <p><u>Berekening snelheidsverhoging Hoogezand Zuidbroek</u> Uit de berekening blijkt dat de geluidproductieplafonds op meerdere locaties met ca. 0,1 - 1,0 dB overschreden wordt. In onderstaand figuur is dat te zien aan de rode bolletjes.</p>
--	--	--

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer



In onderstaand figuur wordt aangegeven hoeveel geluid in verschillende situaties geproduceerd wordt.



		<p>Daar waar het geldende plafond wordt overschreden, is een maatregelen onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat door het toepassen van geluid reducerende maatregelen in de vorm van raildempers de geluidstoename onder het voor spoorvervoer geldende plafond blijft en waarmee ook aan de streefwaarden op de woningen wordt voldaan.</p> <p>Op plekken waar het geluidsniveau niet voldoet aan het GPP maar waar geen woningen staan, start ProRail een procedure op voor aanpassing van de GPP-waarde. Dit is een openbare procedure waarop inspraak mogelijk is. Zodra deze procedure wordt opgestart zal hierover worden gecommuniceerd.</p> <p>Op onderstaande foto zijn spoorstaven te zien met raildempers op de zijkant bevestigd. Raildempers brengen de geluidsproductie met maximaal 3 dB terug als ze op beide sporen aangebracht worden.</p>  <p>Wilt u meer weten over hoe de geluid onderzoeken uitgevoerd worden dan kunt u hierover meer vinden op <a href="http://www.prorail.nl/geluid">www.prorail.nl/geluid</a>.</p> <p>Op onze 2<sup>e</sup> bijeenkomst op 26 juni informeren we u graag specifiek over de geluidssituatie bij uw woning. Mocht u niet in de gelegenheid zijn om te komen dan kunt u ons altijd vragen u apart over u situatie te informeren op een nader te bepalen moment. U kunt dit laten weten op mailadres <a href="mailto:wunderline@provinciegroningen.nl">wunderline@provinciegroningen.nl</a>.</p> <p>De informatie uit het geluidrapport is op aanvraag beschikbaar na publicatie van de aanvraag voor wijziging van het geluidplafond. Bij de aanvraag horen we graag wat de specifieke vragen over het onderwerp zijn zodat we de juiste deskundige toelichting kunnen laten geven op het rapport.</p>
13	Na de brug gaan de treinen aanzetten en optrekken. Er komen meer treinen en ze	Ja hiermee wordt in de berekening rekening gehouden.



Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer

	gaan sneller rijden. Houdt de berekening ook rekening met optrekken en afremmen van treinen?	
14	Wij willen graag dat er in de praktijk gemeten wordt per perceel: wat is de huidige situatie en wat is de impact van de nieuwe dienstregeling in 2025. Kan dat?	<p>Geluid van treinverkeer wordt beoordeeld op basis de jaargemiddelde geluidbelasting (zie vraag 19). Deze jaargemiddelde norm komt voort uit EU-regelgeving. De geluidsbelasting van treinverkeer wordt bepaald door een wettelijk voorgeschreven gecombineerde methode, waarin rekening wordt gehouden met o.a. de treinsoorten, zoals passagiers en goederentreinen, de intensiteit de snelheid, de dag en nacht, doorgaand/stoppend maar ook de hoogte van de spoorbaan. Deze gegevens worden samengebracht in een 3D-geluidmodel, waarmee de geluidbelasting op ieder punt wordt berekend. Dit geeft de beste gemiddelde kwalificering van de geluidsbelasting van het spoor.</p> <p>Vanwege deze norm wordt geluid van treinverkeer niet gemeten maar berekend. Dat gebeurt omdat bij een meting niet bekend is hoe het verkeersaanbod, de weersomstandigheden en stoorgeluiden tijdens de meetperiode zich verhouden tot het gemiddelde over het hele jaar. Met metingen kan dus geen zuiver beeld van de geluidsbelasting van een spoor worden verkregen die getoetst kan worden aan de wettelijke norm.</p> <p>Na de indienststelling wordt de geluidemissie van spoorlijnen getoetst volgens het Reken- en meetvoorschrift geluid. Dit is een ministeriële regeling. De spoorwijzigingen te Sappemeer worden ook volgens deze regeling getoetst. In de regeling wordt bij de beoordeling van spoorwijzigingen altijd gebruik gemaakt van rekenmodellen.</p> <p>Jaarlijks wordt via nalevingsverslagen getoetst of het geluid van het treinverkeer binnen de geluidsproductieplafonds blijft. De resultaten zijn openbaar in het geluidregister. Het geluidregister is een interactieve kaart waar u de actuele informatie rond referentiepunten en de bijbehorende geluidproductieplafonds kunt vinden. U ziet bijvoorbeeld waar alle referentiepunten precies liggen, wat het geluidproductieplafond voor iedere punt is en op basis van welke gegevens ieder punt is vastgesteld. Ook kunt u zien of er een geluidscherm of geluidswal bij het referentiepunt ligt. Het register is te vinden op <a href="http://www.geluidregisterspoor.nl">www.geluidregisterspoor.nl</a>.</p> <p>Het onafhankelijke Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) doet ieder jaar steekproefsgewijs metingen bij diverse referentiepunten en op enkele punten voeren ze permanente metingen uit. Wanneer de metingen afwijken wordt gekeken of het rekenmodel of onderdelen van de rekenmethode zelf aangepast moeten worden.</p> <p>Daarnaast houdt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toezicht op de juiste hoogte van de geluidproductieplafonds. Zij kunnen handhavend optreden als zij vinden dat er onvoldoende maatregelen getroffen zijn om overschrijding van het geluidproductieplafond te voorkomen.</p>
15	Wij hebben tijden geleden een brief ontvangen over geluidsanering. Maar	Voor eind 2023 worden van alle spoordelen waar de geluidsanering nog niet is afgehandeld, saneringsplannen bij de minister ingediend. Bij publicatie v.d. saneringsplannen zult u t.z.t. bericht krijgen.

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer

	<p>daar is nog geen vervolg aan gegeven. Hoe zit dit?</p>	
<p><b>Trillingen</b></p>		
16a	<p>Kunnen de trillingen ook schade aan onze woningen veroorzaken?</p>	<p><u>Hinder door trillingen</u>  Doordat er vaker treinen langs uw woning gaan rijden kan het aantal keren dat u trillingen voelt toenemen. Met name in woningen die dicht op het spoor liggen en die gevoelig zijn voor trillingen.  In Nederland is er geen wettelijke regeling voor trillingen ten gevolge van treinverkeer. Wel zijn er richtlijnen die beschrijven hoe hinder door trillingen als gevolg van treinverkeer beoordeeld kan worden. Bij spoorprojecten waar een ruimtelijk besluit voor nodig is (bestemmingsplanwijziging, tracébesluit of provinciaal inpassingsplan) worden binnen het kader van “goede ruimtelijke ordening” de effecten voor trillingshinder meegewogen.  Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft hiervoor aanvullend een Beleidsregel die aangeeft dat bij ruimtelijke projecten over spoorprojecten een merkbare toename van trillingen moet worden voorkomen. Een merkbare toename is een toename hoger dan 30%. In Nederland wordt de SBR B-richtlijn, "Beoordelen van hinder door personen in gebouwen", gehanteerd voor het beoordelen van trillingshinder. In deze norm is een Vmax-waarde (hoogste trillingswaarde) gedefinieerd als maatgevend voor trillingshinder. Dit betekent dat bij de beoordeling van de ervaren hinder niet wordt niet gekeken naar het aantal keren dat trillingen voelbaar zijn, maar wordt de hoogst voelbare trilling getoetst. Deze maximale trillingsterkte op dit baanvak wordt bepaald door de goederentreinen die hier rijden. Dat komt omdat zij een grotere aslast hebben dan reizigerstreinen. Omdat de snelheid en het type goederentreinen niet gaat wijzigen zal de beoordeling volgens de SBR B-norm ook niet veranderen waardoor de maximaal voelbare trillingshinder niet zal toenemen met meer dan 30%. Het kan nog steeds zo zijn dat u wel vaker trillingen voelt.</p> <p><u>Schade door trillingen</u>  De kans dat regulier treinverkeer schade veroorzaakt aan woningen is nihil. Bent u van mening dat u desondanks toch schade aan uw woning ondervindt als gevolg van treinverkeer, dan kunt u daarvoor terecht bij publiekscontacten van ProRail.</p> <p>Op de site van ProRail <a href="http://www.prorail.nl/trillingen">www.prorail.nl/trillingen</a> kunt u informatie vinden over hoe ProRail om gaat met trillingen.</p>
16b	<p>Kan er voor trillingen een nulmeting en een meting na indienststelling uitgevoerd worden?</p>	<p>Het is mogelijk om trillingen te meten. We kunnen dan meten wat de trillingen in de huidige situatie zijn en in de nieuwe situatie. Wat de mogelijkheden zijn bespreken we graag met u in het vervolgoverleg op 26 juni.</p>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer

<b>Uitvoering</b>		
17	Mag je toegang tot je perceel weigeren i.v.m. bouwlogistiek?	Jazeker. U bent eigenaar van de grond.
18	Wordt werk ook in nacht uitgevoerd?	Ja tijdens de treinvrije periodes zal er ook in de nacht werk uitgevoerd worden.  Tijdens de bouwperiode worden er treinvrije periodes ingelast om het werk uit te kunnen voeren, waarbij mensen direct aan het spoor moeten werken. Gedurende deze treinvrije periodes zal dag en nacht aan het spoor gewerkt worden. Hoeveel nachten dit betreft kunnen we nu nog niet inschatten. Veel is afhankelijk van de wijze waarop de aannemer zijn werkzaamheden uitvoert. De gehele uitvoeringsmethode wordt bepaald door de aannemer. ProRail schrijft dan ook geen werkmethode voor in het contract. De aannemer krijgt de opdracht om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken. Hij moet hiervoor een plan inleveren. De aannemer zal aan de omgeving uitleg geven over wanneer welke werkzaamheden worden uitgevoerd en wat de verwachte overlast zal zijn.
19	Onze ervaring in 2021 is dat er veel nachtelijke hinder. Is een hotelovernachting ook mogelijk?	Voor werkzaamheden in de nacht zal de aannemer nagaan hoe de geluidsoverlast zo veel mogelijk beperkt kan worden. De aannemer krijgt de opdracht om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken en hij moet hiervoor een plan inleveren. Ook zal de aannemer naar de omgeving uitleg geven over wanneer welke werkzaamheden worden uitgevoerd en wat de verwachte overlast zal zijn. Bij de gemeente zal de aannemer een ontheffing op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening aanvragen. Bij de beoordeling hiervan zal de gemeente ook rekening houden met het bouwbesluit, waarin ook de duur van de werkzaamheden in de nacht, de hoogte van de te verwachten geluidsniveaus en het aantal nachten achter elkaar een rol spelen. Of er ook hotelovernachtingen worden aangeboden kan daarom niet op voorhand worden aangegeven.
20	Kunnen we zo vroeg mogelijk een concretere planning ontvangen? Liefst in november 2023? Dan kunnen we daar rekening mee houden in onze privé-agenda (bijvoorbeeld dan juist vakantie houden).	Zodra er meer bekend is over de planning zullen we daarover communiceren.
21	Bij ons is bekend dat er een oerplaat in de bodem zit. Dit kan problemen geven in de uitvoering. Met name voor het aanbrengen van	Het is heel goed dat u dit meldt. Wij nemen deze informatie mee richting de aannemer.

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer

	damwand/beschoeiing. Wellicht goed om hier rekening mee te houden?	
22	Wat doen jullie als er schade aan onze woningen/bezittingen ontstaat in de uitvoering?	<p>Tijdens een bouwproject kan er schade ontstaan aan nabijgelegen gebouwen door trillingen. Een scheur in de muur bijvoorbeeld. Wordt er schade gemeld? Dan bekijkt ProRail eerst of die schade mogelijk komt door een bouwproject aan het spoor of station.</p> <p>Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden maakt de aannemer die het werk gaat uitvoeren een inschatting of er een kans op schade is, onder andere op basis van de gekozen werkmethode en de afstand tot woningen in het gebied. Als er een risico aanwezig is, dan zal er in overleg met de bewoners een nulopname uitgevoerd worden. Op dit moment is het risico nog niet in te schatten. Samen met het te contracteren spoor- en bouwbedrijf (aannemer) gaan we het werk zodanig uitvoeren dat schade wordt voorkomen. Mocht er desondanks toch schade ontstaan ten gevolge van het werk dan wordt dit uiteraard op passende wijze hersteld of vergoed.</p> <p>U dient via ProRail een schadeclaim in bij de aannemer. Want voor zulke schade is de aannemer verantwoordelijk. De formulieren voor een schadeclaim kunt u opvragen bij de afdeling Publieksvoorlichting van ProRail. Wij zorgen vervolgens dat de claim terechtkomt bij de aannemer.</p> <p>Is er schade geconstateerd die mogelijk is ontstaan door het voorbijrijden van treinen? Dan volgen we het schadeprotocol dat is opgesteld door TNO. Hiermee kunnen we vaststellen hoe groot de kans is dat de schade inderdaad komt door treinverkeer.</p> <p>Is daar een duidelijk vermoeden van? Dan worden op onze kosten metingen gedaan. Het komt overigens zelden voor dat het spoorgebruik aantoonbaar bijdraagt aan schade.</p>
<b>Onderhoud</b>		
23	Tijdens het opschonen van de sloot is onze garage in de sloot gegleden. ProRail gaf destijds aan dat het ons eigen probleem was. Hoe kan dat? Inmiddels is de sloot gedempt.	<p>In principe is het zo, dat voor bouwen in de directe nabijheid van het spoor eisen gelden vanuit de spoorwegwet. Er is dan ook een vergunning nodig vanwege de spoorwegwet. Voor deze concrete situatie is destijds een afzonderlijke beoordeling geweest. Mocht u daar nog vragen over hebben dan horen wij dat graag. U kunt dit doorgeven op <a href="mailto:wunderline@provinciegroningen.nl">wunderline@provinciegroningen.nl</a>.</p>
24	De stalen brug trilt en de spoorwegovergang maakt veel geluid. Bovendien ligt het	<p>Aan de aannemer die het onderhoud aan het spoor en de brug uitvoert is door onze beheerorganisatie opdracht gegeven om het onderhoud te intensiveren zodat de spoorligging beter gehandhaafd blijft.</p>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer

	<p>spoor lager dan de brug waardoor hij er als het ware tegenaan rijdt. De rails voor de spoorbrug zijn slecht ondersteund en bewegen enkele centimeters zodra er een trein overheen rijdt wat veel hinder geeft. Het onderhoud lijkt het probleem te zijn. Wordt dit erger door dit project? Wij willen graag dat hier gemeten wordt. Ter indicatie zijn een foto van de positie van de dwarsliggers die los liggen en een filmpje (20 sec) waarop te zien is dat deze dwarsliggers verticaal bewegen zodra er een trein(wiel) passeert gemaild op 8 mei.</p>	
25	<p>Deze klacht komt regelmatig terug, kunnen we daar iets structureels mee doen? Als het niet opgelost kan worden, dan gaan omwonenden naar gemeente. Onze</p>	<p>De klacht over het onderhoud van de spoorbrug is nogmaals onder de aandacht gebracht (zie hierboven). Klachten die bij publieksvoorlichting worden ingediend worden geregistreerd. Ook wordt de klachtafhandeling gevolgd, om ervoor te zorgen dat klachten zo snel mogelijk afgehandeld worden.</p>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 19-04-2023 Hoogezand Sappemeer

	ervaring is dat er te weinig gebeurt met onze klachten.	
26	Wordt de spoortunnel ook versterkt? Er zit een rooster in, dat is vervormd.	De spoortunnel zelf hoeft niet te worden versterkt. De check op het rooster loopt op dit moment nog. Wij komen hier 26 juni graag op terug.
27	Waar moet de aannemer zich aan houden m.b.t. ecologie? Recent is onderhoud aan de sloten (o.a. maaien) gepleegd in het broedseizoen zonder rekening te houden met ecologie/eenden. Ook bij klachten via publiekscommunicatie komt er geen duidelijke (re)actie.	De aannemer moet zich houden aan de Wet natuurbescherming. Daarin is onder andere een zorgplicht opgenomen. Dat wil zeggen dat een aannemer het werk zo moet uitvoeren, dat dieren nog weg kunnen komen. Afhankelijk van de periode waarin de werkzaamheden worden uitgevoerd en de wijze waarop de werkzaamheden worden uitgevoerd, is er voor beschermde soorten ook een ontheffing nodig. In een ontheffing staan extra maatregelen opgenomen waaraan degene die het werk uitvoert zich moet houden. Klachten die ingediend worden bij de afdeling publieksvoorlichting van ProRail worden geregistreerd. Ook wordt in de gaten gehouden of de klachten en vragen tijdig worden beantwoord. Soms duurt het vanwege personeelsgebrek langer voordat de vragensteller reactie krijgt.
28	De spoorwegovergang is vaker dicht, dit heeft gevolgen voor de verkeersdoorstroming Zuidbroek en leidt tot sluipverkeer via de tunnel Achter de Wal. Het verbodsbordje is verdwenen.	De check op het verkeersbord loopt op dit moment nog. Wij komen hier 26 juni graag op terug.