

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

Nut en noodzaak		
<i>Nr</i>	<i>Vraag</i>	<i>Antwoord</i>
1	Wat is het nut en de noodzaak om de treinen sneller te laten rijden tussen Hoogezand - Sappemeer en Zuidbroek?	De snelheidsverhoging tussen Hoogezand en Zuidbroek is een belangrijk onderdeel voor de realisatie van de Wunderline. De Wunderline is een snellere, comfortabele treinverbinding tussen Groningen en Bremen. Door verbetering van de spoorverbinding wordt de reistijd met Bremen en de tussenliggende gebieden aanzienlijk verkort. Het doel van de Wunderline is om een impuls te geven aan de sociaaleconomische versterking en leefbaarheid in het hele gebied, om een bijdrage te leveren aan de duurzaamheidsambities en klimaatdoelstellingen van de provincie Groningen en om het reizen van en naar de stations in de gemeenten langs het traject te verbeteren.
2	Waarom precies op dit traject waar veel woningen staan? Waarom niet op locaties waar geen woningen staan? Na Sappemeer Oost en richting Maartenshoek?	Het komt inderdaad vreemd over dat op het traject waar de meeste huizen staan de snelheid op het baanvak wordt verhoogd. Hier is niet zomaar voor gekozen. 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.
3	Wat is het effect van zo'n klein stukje snelheidsverhoging op de dienstregeling ?	Door de snelheidsverhogingen op de trajecten tussen Hoogezand - Zuidbroek, Scheemda - Winschoten en Bad Nieuweschans - grens Duitsland, en op het Duitse spoor kan een dienstregeling in 2025 gereden worden die leidt tot een verkorting van de reistijd van Groningen naar Bremen van 22 minuten. Nadat bouwstap 2 van de Wunderline gereed is in 2030 wordt de reistijd verder verkort met nog eens 15 minuten. In combinatie met de uitvoering van maatregelen in Duitsland tot 2030 wordt uiteindelijk een snellere reistijd van 2 uur en 11 minuten per trein mogelijk tussen Groningen en Bremen, waarmee de verbinding concurrerend is met de auto.
4a	Er rijdt toch al een trein naar Leer (tijdelijk niet in verband met	De huidige stoptrein die normaal naar Leer doorrijdt, rijdt in de nieuwe dienstregeling van 2025 niet meer door naar Leer maar tot Winschoten. De Wunderline (huidige sneltrein Groningen - Winschoten) gaat vanaf 2025

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

	de kapotte Friesenbrücke), waarom nog 1?	doorrijden naar Leer. Door de aanpassingen aan het spoor, waardoor de trein sneller kan rijden, wordt de totale reistijd korter.
4b	Er zitten nauwelijks reizigers in de trein.	<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"> • 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. • 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. • 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. <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. 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>
4c	Waarop is gebaseerd dat er veel reizigers van de Wunderline gebruik willen gaan maken in de toekomst?	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.
5	Vindt Duitsland het wel nodig deze Wunderline?	In 2015 hebben de Duitse en Nederlandse overheden een gezamenlijke ambitie geformuleerd. In 2019 is er tussen Land Nedersaksen, Bremen en Groningen een realisatieovereenkomst ondertekend. In 2021 is er door meer dan 20 Nederlandse en Duitse gemeenten een intentieverklaring ondertekend t.b.v. het netwerk ketenmobiliteit.

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

6	Kunnen wij de kosten/baten analyse inzien?	De informatie uit rapporten is op aanvraag beschikbaar. 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.
7	Waarom nog bijeenkomsten als besluitvorming al heeft plaatsgevonden?	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.
Dienstregeling en haltes		
8a	Waarom is Sappemeer Oost gesloten?	Sinds december 2020 rijdt in de spits een extra sneltrein tussen Groningen en Winschoten. Het aantal reizigers op de lijnen Veendam-Groningen en Winschoten-Groningen is namelijk sinds de komst van Arriva zodanig gestegen, dat het in de spitsuren niet meer paste om reizigers alleen met stoptreinen te vervoeren. De sneltreinen zorgen voor ruimte in de stoptreinen. Hierdoor hebben reizigers van tussengelegen stations binnen Midden-Groningen, weer voldoende kans op een zitplaats in de stoptreinen naar Groningen, Winschoten en Veendam. Voor het laten rijden van deze sneltrein was sluiting van station Sappemeer Oost noodzakelijk. Door het vervallen van het station kunnen stoptreinen voldoende tijdwinst maken om daarmee de benodigde ruimte te geven aan de sneltreinen. Hierdoor kan er zowel met stoptreinen als met sneltreinen op dit traject gereden worden. De tijdwinst is ook noodzakelijk voor de toekomstige dienstregeling in 2025. In 2025 - met het gereed komen van het project Spoorknop Groningen - krijgen de stations van Midden-Groningen een rechtstreekse verbinding met station Groningen Noord waar bijvoorbeeld overgestapt kan worden op de bussen naar Zernike. Ook kan er zonder overstap naar de diverse andere stations tot aan Delfzijl en Roodeschool/Eemshaven worden gereisd. De zogenaamde doorkoppeling. Na afronding van bouwstap 1 (2025) van de Wunderline, waar de snelheidsverhoging op het spoor tussen Hoogezand en Zuidbroek onderdeel vanuit maakt, kunnen de bewoners van gemeente Midden Groningen met een overstap in Winschoten en met betere aansluitingen tussen de Nederlandse en Duitse treinen in Leer, met de sneltrein naar Bremen reizen.
8b	Besluitvorming sluiting Sappemeer Oost.	Oorspronkelijk zou de sneltrein Groningen - Winschoten gaan rijden en station Sappemeer Oost gesloten gaan worden vanaf het moment dat de doorkoppeling (zie antwoord vraag 8a), in Groningen gereed zou zijn in 2022 (motiedebat op 14 december 2016). Echter om het capaciteitsprobleem op de stations in gemeente Midden Groningen op te kunnen lossen is besloten dat de sneltrein Groningen Winschoten eerder nl. vanaf 2021 moest gaan rijden (Realisatiebesluit extra sneltrein Groningen-Winschoten 10 juli 2019). Tijdens het eerder genoemde motiedebat in 2016 was door de Staten motie -M244- aangenomen, waarin aangegeven is om een onderzoek in te stellen naar alternatieve vormen van openbaar vervoer ter vervanging van het station Sappemeer Oost en daarbij ook het Publiek Vervoer en Autonoom Vervoer te betrekken. Dit onderzoek (Onderzoek sluiting station Sappemeer Oost 24 juni 2020) is 30 september 2020 in PS ingebracht waarna de

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

		<p>voorgenomen sluiting van station Sappemeer Oost in de tijd naar voren is gehaald om zodoende de realisatie van de sneltrein Groningen - Winschoten met ingang van de dienstregeling 2021 mogelijk te maken. Het station Sappemeer Oost is eind 2020 gesloten en de sneltrein is vanaf december 2020 gaan rijden tussen Groningen en Winschoten op de spitsuren.</p> <p>U kunt de informatie terugvinden op https://provinciegroningen.bestuurlijkeinformatie.nl. Het "Onderzoek sluiting station Sappemeer Oost 24 juni 2020" https://provinciegroningen.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/6fc0608e-eedf-4124-83fd-7c17af5e07ef?documentId=de251205-a7a2-4ce5-96c7-c1d700bf0b66&agendaltemId=65ce4842-b99a-4975-bb17-54f631ab6468.</p> <p>De vergadering provinciale staten 30 september 2020 agendapunt 3f. https://provinciegroningen.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/6fc0608e-eedf-4124-83fd-7c17af5e07ef.</p>
8c	Invloed op besluitvorming provincie Groningen.	<p>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.</p> <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"> • tijdens Praten met de Staten in gesprek gaan met Statenleden (ongeveer 8 keer per jaar); • inspreken bij een commissievergadering; • een petitie of burgerinitiatief richten aan Provinciale Staten of een referendum organiseren. Neem voor meer informatie contact op met de Statengriffie; • meekijken bij een Statenvergadering als Gast van een Statenlid; • een Staten- of commissievergadering bijwonen vanaf de publieke tribune of via de live stream; • een onderwerp op de agenda plaatsen van Provinciale Staten. <p>Zie: https://www.provinciegroningen.nl/bestuur-en-organisatie/provinciale-staten/invloed-uitoefenen/.</p>
9	Hebben wij inspraak op wat er op het spoor gebeurt	<p>Deze onderwerpen vloeien voort uit de concessie die provincie Groningen heeft met Arriva (concessieverkrijger). De concessie loopt van 2020-2035. Consumentenorganisaties hebben volgens artikel 44 van de Wet Personenvervoer 2000 adviesrecht. In Groningen en Drenthe vertegenwoordigt het OV-</p>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

	(dienstregelingen/snelheden/type treinen)?	<p>Consumentenplatform de consument. Zij adviseren overheden en vervoerders, gevraagd en ongevraagd, over alles wat bij het openbaar vervoer in de provincies Groningen en Drenthe komt kijken.</p> <p>Aan het Consumentenplatform nemen consumentenorganisaties deel die opkomen voor het belang van de reiziger. Zie de webpagina: https://www.ov-consumentenplatform.nl/groningen/.</p> <p>Zijn er aanpassingen nodig aan het spoor waarvoor een planologisch besluit nodig is bijvoorbeeld een bestemmingsplanwijziging dan volgt daaruit een inspraakprocedure voor de aanpassingen, dus niet voor bijvoorbeeld de dienstregeling zelf.</p>
10	Waar stopt de sneltrein als eerste na Groningen? En wat zijn verder de haltes?	<p>Vanaf 2025 stopt de sneltrein in Groningen Europapark, Scheemda, Winschoten, Bad Nieuweschans, Bunde, Weener, Ihrhove, Leer. Daar stapt men over op de trein naar Bremen. De sneltrein Groningen Winschoten blijft in de spits rijden zoals deze nu rijdt.</p>
11	Hoeveel reizigerstreinen 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"> • In de daluren rijden nu 4 stoptreinen. Dus per uur 8 treinbewegingen • In de spits rijden nu per uur per richting 4 stoptreinen en 2 sneltreinen. Dat is 12 treinbewegingen in totaal. <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"> • Op werkdagen: buiten de spits één sneltrein per uur naar Winschoten-Leer v.v. <ul style="list-style-type: none"> ○ Dat betekent in de daluren dat het aantal treinbewegingen verhoogd wordt van 8 naar 10 treinbewegingen per uur. ○ Het aantal treinbewegingen in de spits blijft gelijk nl. 12 treinbewegingen in totaal. • In het weekend: één sneltrein per uur naar Winschoten-Leer v.v. • Het betreft allemaal Arriva treinen, ook de Wunderline. • De tijden blijven gelijk (5.30 - 01:15 uur) er zijn geen nachtelijke passagierstreinen voorzien op dit moment.
12	Sinds de invoering van de sneltrein Groningen Winschoten zijn er veel meer storingen en wordt er bij de overwegen veel meer getoeterd. Hoe kan dit?	<p>Het antwoord op deze vraag laat nog even op zich wachten. Wij hopen hier tijdens de 2^e bijeenkomst op 26 juni antwoord op te kunnen geven.</p>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

13	Waarom stopt de sneltrein niet in Hoogezand? Daar stappen de meeste reizigers op.	<p>Om de dienstregeling te kunnen rijden moet de sneltrein Groningen Winschoten/Leer vlot door kunnen rijden. Wanneer deze trein moet stoppen in Hoogezand dan lukt het niet om de gewenste dienstregeling te rijden en kan de sneltrein niet ingepast worden. Reizigers uit Midden Groningen kunnen met een overstap in Winschoten opstappen op de Wunderline.</p> <p><u>Toelichting:</u> Tussen Zuidbroek en Groningen ligt er dubbel spoor, maar het grootste deel van de spoorlijnen in Noord/Nederland bestaat uit enkel spoor. Het enkel spoor zorgt ervoor dat treinen in twee richtingen over hetzelfde spoor moeten. De treinen kruisen elkaar op stations in plaats van tussen de stations. De treinen moeten dan wel een dienstregeling hebben die het mogelijk maakt op tijd op bepaalde kruisingsstations te zijn, anders staan treinen op elkaar te wachten. In 2025 is Groningen geen eindpunt meer en rijden de treinen door naar Leeuwarden dan wel Roodeschool of Delfzijl. De sneltrein heeft Scheemda en Hurdegaryp als dwangpunten. Met de ontworpen dienstregeling kruisen de sneltreinen elkaar op die punten, waarbij in Leer aansluiting wordt gegeven op de treinen van/naar Bremen en in Leeuwarden van/op de treinen van NS. Tussen Hurdegaryp en Scheemda is er geen tijd om extra te stoppen, dus ook niet in Hoogezand. Daarbij heeft Arriva aangegeven dat de gekozen haltes ervoor zorgen dat hiermee de beste verdeling van reizigers over de treinen ontstaat en de sneltrein hiermee goed het doel kan dienen om ruimte te bieden in de 4 stoptreinen die er per uur tussen Hoogezand en Groningen rijden. Hieronder de grafiek waarin de dienstregeling is te zien:</p>
----	---	--

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

14	<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 Nieuwes chans (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>
15	<p>Hoe is er destijds geïnformeerd over de plannen om station Sappemeer Oost te sluiten en de snelheid van de treinen te verhogen?</p>	<p>Provinciale Staten hebben in het najaar van 2016 besloten om het station Sappemeer Oost te sluiten (motiedebat 14 september 2016), dit met ingang van de dienstregeling zomer 2022. In dat jaar zouden de werkzaamheden rondom spoorzone Groningen af zijn.</p> <p>Er is door een provincie voorafgaand aan de sluiting een gebruikersonderzoek uitgevoerd. Vanwege Corona is dat een online enquête geweest, die via dorpsverenigingen in Borgercompagnie, Tripscompagnie en Nieuw Woelwijck onder de aandacht gebracht bij dorpsgenoten.</p>

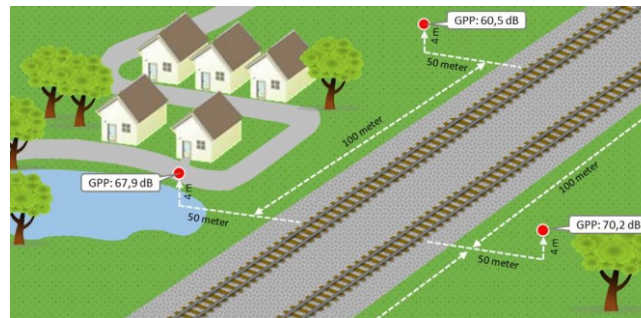
Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

		<p>Naast de enquête is er de volgende communicatie over geweest in de week van 19 november 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bewonersbrief over sluiten station (door ProRail) - Persbericht + post sociale media + bericht website provincie over sluiten station (door provincie) - Posters plaatsen bij station Sappemeer-Oost (door ProRail) <p>https://www.rtvnoord.nl/nieuws/536332/Zorgen-over-onderzoek-naar-sluiting-station-Sappemeer-Oost</p> <p>https://www.rtvnoord.nl/nieuws/762490/station-sappemeer-oost-sluit-nog-dit-jaar-ik-vind-het-heel-erg-spijtig</p>
16	Door het sluiten van Sappemeer Oost en het weghalen van de vaste busverbinding in Sappemeer Oost is onze aansluiting op het OV verslechterd.	<p>Bij het opheffen van het station Sappemeer Oost is onderzocht wat de gevolgen zijn voor reizigers. Reizigers van voormalig station Sappemeer Oost komen voornamelijk uit de wijken/dorpen Nieuw Woelwijck, Borgercompagnie, Tripscompagnie, Compagniesterpark, Sappemeer Oost en Margrietpark. Hiervandaan is het gemiddeld 1800 m tot aan station Hoogezand-Sappemeer. Daarmee is dit station het meest voor de hand liggende alternatief. Om het station Hoogezand Sappemeer te kunnen bereiken kunnen reizigers gebruik maken van de Hubtaxi. Deze taxi rijdt op aanvraag tussen 6:00 en 1:00 uur (aansluitend op de 1^e en laatste trein). Reizigers kunnen in ieder geval tot eind 2023 gebruik maken van de Hub taxi voor OV tarief. De Hubtaxi is ook geschikt voor reizigers die niet kunnen lopen/fietsen naar het station. Reizigers, onder andere van en naar Nieuw Woelwijck, kunnen ook met lijn 515 (de buurtbus) overdag op weekdagen naar station Hoogezand Sappemeer. Het station is per fiets goed te bereiken. Reizigers kunnen er ook voor kiezen om met de fiets naar het station te gaan. ProRail heeft in opdracht van de Provincie en in samenwerking met de gemeente het aantal fietsenstallingen uitgebreid. Deels ter compensatie van de verdwenen stallingscapaciteit van station Sappemeer Oost en deels in het kader van een landelijk programma voor het vergroten van stallingscapaciteit.</p> <p>U kunt meer lezen in het onderzoek "Eindrapportage Reizigersonderzoek station Sappemeer Oost 18 juni 2020" https://provinciegroningen.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/6fc0608e-eedf-4124-83fd-7c17af5e07ef?documentId=db8dc120-5c89-44fc-93cf-527d5160885b&agendaltemId=65ce4842-b99a-4975-bb17-54f631ab6468</p>
17	Hebben wij inspraak op de busdienstregelingen?	<p>De ontwerp hoofdlijnen worden op de website van het OV bureau opgenomen: Ontwerp hoofdlijnen dienstregeling busvervoer Groningen Drenthe 2024 bekendgemaakt - OV-Bureau Groningen Drenthe (ovbureau.nl)</p> <p>Hier staat het mail- en postadres ook opgenomen waarop een ieder zijn of haar reactie kan kenbaar maken t/m 13 juni 2023.</p> <p>Het wordt bekend gemaakt door het OV bureau via een persbericht, bericht op twitter en mail aan verkeer en vervoer wethouders en ambtenaren verkeer en vervoer van alle gemeenten in het gebied.</p>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

18	Welk type treinen gaan er rijden?	Op het internationale deel is voorzien dat tot 2035 het huidige materieel wordt ingezet. De provincie heeft de ambitie om het vervoer zero-emissie te maken en kiest daarbij voor inzet van groene waterstof. Het is nog niet bekend waar de vier waterstofftreinen die nu worden aangeschaft zullen worden ingezet. Tot de grootschalige overstap naar zero-emissie kan worden gemaakt, rijdt een deel van het bestaande materieel op Hydrotreated Vegetable Oil (HVO)-diesel welke 90% minder CO2 uitstoten dan de "traditionele" diesel.
Effecten op de omgeving		GELUID
19	<p>Wat betekent een hogere snelheid voor de geluidsoverlast van de treinen?</p> <p>Hoe wordt rekening gehouden met de gevelbelasting op onze woningen? Is dit per woning inzichtelijk? Wanneer wordt het geluidrapport gedeeld?</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> <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</p>

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

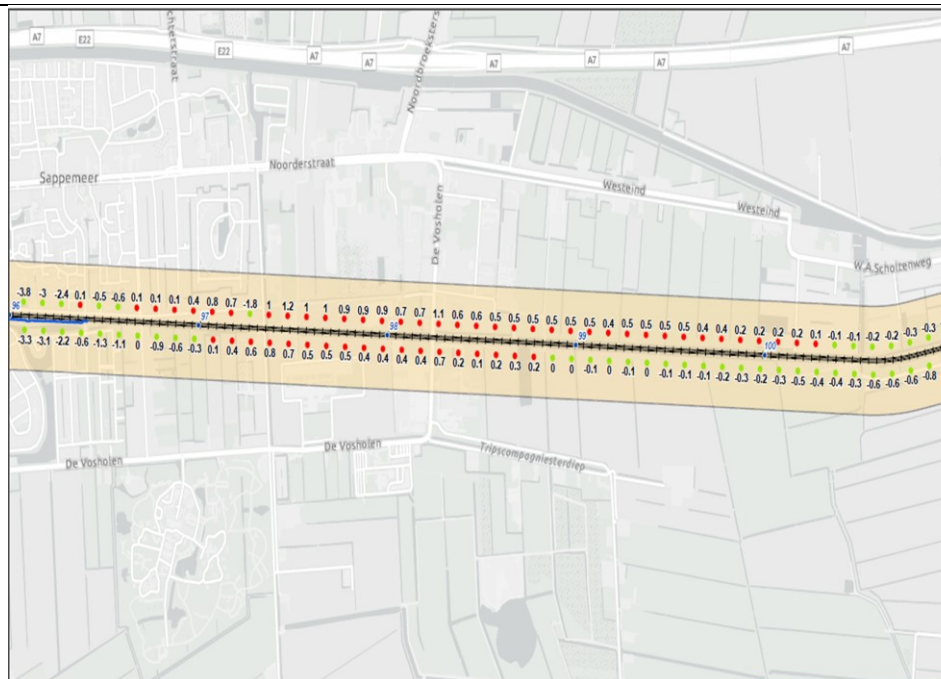
Wanneer deze maatregelen niet effectief genoeg zijn of niet uitvoerbaar dan kan het ministerie ervoor kiezen het geluidproductieplafond (GPP) te verhogen. De hoogte van het GPP kan niet zomaar worden gewijzigd. Hiervoor is een wettelijke inspraakprocedure nodig. Uiteindelijk

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.

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 geluidgevoelige 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 geluidgevoelig object heeft een 'streefwaarde'. De streefwaarde is gelijk aan de waarde bij het volledig opgevlude 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></p> <p>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 saneringssituatie als de toekomstige knelpuntsituatie door de snelheidsverhoging opgelost. Dit heet gekoppelde geluidsanering.</p> <p><u>Berekening snelheidsverhoging Hoogezand Zuidbroek</u></p> <p>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 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer



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



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.

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.

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.



Wilt u meer weten over hoe de geluid onderzoeken uitgevoerd worden dan kunt u hierover meer vinden op www.prorail.nl/geluid.

Op onze 2^e 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 wunderline@provinciegroningen.nl.

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

		<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>
20	<p>Kan er naast berekeningen een nulmeting en een meting na indienststelling uitgevoerd worden?</p>	<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 www.geluidregisterspoor.nl.</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>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

		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.
21	Houdt de berekening ook rekening met optrekken en afremmen van treinen?	Ja hiermee wordt in de berekening rekening gehouden.
22	Na sluiting station Sappemeer Oost hebben wij meer last van de treinen, hoe kan dit?	Een verklaring kan zijn dat na sluiting van het station Sappemeer-oost treinen hier nu niet meer stoppen en daardoor met een hogere snelheid langs de voormalige treinhaltte rijden en dat dit meer geluid veroorzaakt. Na de opheffing van station Sappemeer Oost zijn de perrons afgebroken. De eventuele afscherpende werking van de perrons is er niet meer waardoor het geluid anders kan klinken. In de berekening van het geluid na de snelheidsverhoging zijn de perrons dan ook niet meer meegenomen.
23	Met name in de ochtend wanneer de treinen gaan rijden dan trekken ze niet met een monotone toon op. Hoe kan dit? Kunnen ze eens komen luisteren?	<p>Het Arriva-materieel is diesel- elektrisch materieel. Bij optrekken draait de dieselmotor enige tijd op een vrij constant verhoogd toerental. Mogelijk dat dit het monotone geluid geeft. Een monotone toon kan verschillende oorzaken hebben, ook kan de perceptie in de vroege ochtend anders zijn doordat er dan minder geluid van andere bronnen (zoals bijvoorbeeld wegverkeer).</p> <p>De materieelbeheerders van Arriva hebben geen aanwijzingen voor een bonkend geluid. Arriva rijdt in principe de hele dag op dezelfde manier. We kunnen er nu twee dingen over zeggen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er rijden 's ochtends een paar treinen leeg naar Winschoten, om de eerste rit van de dag van Winschoten naar Groningen te rijden. De eerste rit rijdt ongeveer rond 5:30 uur door Hoogezand. Deze lege ritten zijn er al ongeveer 20 jaar. Het zijn er over de jaren minder geworden, omdat er toch ook een groei te zien was in het aantal reizigers dat 's ochtends vroeg vanuit Groningen naar het oosten wil rijden. - Sinds de sluiting van Sappemeer-Oost wordt daar niet meer geremd en geaccelereerd. Wordt het bonkende geluid sindsdien ervaren? <p>Arriva en ProRail kunnen nader onderzoek te doen, maar dan is het goed te weten waar gezocht moet worden en vanaf wanneer het geluid precies wordt ervaren. Op de vervolgbijeenkomst horen we dit graag. Ook kunt u dit doorgegeven op mail: wunderline@provinciegroningen.nl.</p>
24	Waarom zijn er bij de nieuwbouwwijk Vosholen wel geluidschermen geplaatst?	Dit zijn nieuwe woningen, die moeten aan 55 dB voldoen. Voor nieuwbouw gelden andere regels dan voor bestaande bouw. Om toch dicht bij een geluidbron te kunnen bouwen, kiest de ontwikkelaar samen met de gemeente vaak voor een geluidscherm.

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

		Er staat op het spoorviaduct over de Croonhoven/Klinker een kort scherm aan de zuidzijde en ten westen daarvan een geluidswal. De geluidswal is ten behoeve van de woningen in het plan Vosholen geplaatst en zijn ook betaald vanuit dit plan.
25	Stel mijn huis brandt af en ik wil nieuw bouwen, mag dat dan nog wel op deze locatie?	<p>Ja, dit valt onder “vervangende nieuwbouw” .</p> <p>Normaal gesproken mag worden herbouwd na een calamiteit, zoals brand. In 2023 geldt de wet geluidhinder nog en dat betekent in dit geval: Alleen wanneer er buiten het bouwvlak wordt gebouwd, moet voldaan worden aan de eisen voor nieuwbouw. Zo niet, dan kan op dezelfde manier teruggebouwd worden, of zelfs dichterbij als het bouwvlak dat toelaat. Als buiten het bouwvlak wordt gebouwd en de voorkeurswaarde op de gevel van 55 dB niet wordt gehaald, dan kan als ontheffing een hogere waarde toegekend worden met als voorwaarde dat de binnen situatie ten aanzien van geluid aanvaardbaar is. In dat geval moet het nieuwe huis mogelijk extra geïsoleerd worden.</p> <p>Vanaf 2024 geldt de Omgevingswet en dan geldt ook bij herbouw binnen het bouwvlak dat de binnen situatie aanvaardbaar moet zijn.</p>
26	Kunnen wij geen geluidswal krijgen?	Geluidmaatregelen worden afgewogen als er sprake is van overschrijding v.h. geluidproductieplafond. Bij een overschrijding van het geluidproductieplafond wordt een geluidonderzoek uitgevoerd om het geluidniveau op de gevel van woningen te bepalen. Als blijkt dat er een overschrijding van de toegestane niveaus ontstaat, dan worden geluidmaatregelen onderzocht. Bij Sappemeer is er sprake van een geringe verhoging v.h. geluidproductieplafond. Raildempers zijn in dit geval voldoende om de overschrijding te compenseren en zijn doelmatig.
Effecten op de omgeving		TRILLINGEN
27	Wanneer er meer treinen rijden zijn er toch ook meer trillingen?	<p><u>Hinder door trillingen</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer


		<p>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 www.prorail.nl/trillingen kunt u informatie vinden over hoe ProRail om gaat met trillingen.</p>
28	Kan er voor trillingen een nulmeting en een meting na indienststelling uitgevoerd worden?	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.
29	Wat zijn de gevolgen voor onze woningen?	<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>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer


		<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>
30	Worden de rails nog steeds geslepen?	<p>Ja. Rails worden geslepen volgens een bepaald slijpregime. Dit is afhankelijk van de intensiteit en het type treinverkeer over een spoorlijn.</p> <p>Het slijpen zorgt ervoor dat de spoorstaven gladder zijn en daardoor langer meegaan. Ook neemt het spoorgeluid af door het slijpen.</p>
31	Wanneer is een toename van trillingen merkbaar?	<p>Het verschil tussen trillingsniveaus is voor de mens waarneembaar als tussen twee niveaus een voldoende groot verschil is. In de regel is dit tussen de 25% - 40 % .</p>
32	Wij ondervinden overlast van de goederentreinen, met name door de vierkante wielen door slecht onderhoud van deze treinen. Met name van de containertreinen.	<p>Wielen van (goederen) treinen kunnen (deels) vlak slijten door bijvoorbeeld het remmen van de treinen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de toezichthouder van het Ministerie van infrastructuur en Waterstaat. Zij houdt onder andere toezicht op spoorvoertuigen en de inzet van treinen.</p> <p>Toezicht op het spoor is in eerste instantie gericht op het aantoonbaar veilig rijden van het treinverkeer. De 'vierkante' wielen hoeven nog niet direct voor een onveilige situatie te zorgen maar kunnen wel hinder geven in bijvoorbeeld geluid en trillingen. Voor geluid wordt door jarenlang meten in Nederland gezorgd dat in de jaargemiddelden waarmee gerekend wordt ook de goederentreinen met 'vierkante' wielen meegenomen worden. De spoorwegwet laat niet toe individuele treinen te weren vanwege (te) hoge geluidsniveaus of trillingen door slechte wielkwaliteit. Er is vrij verkeer van goederen en diensten in Europa.</p> <p>In de hindernorm voor trillingen (SBR A Hinder door trillingen voor personen in gebouwen) wordt hier in de berekening rekening mee gehouden doordat de maximale waarde maatgevend is voor ervaren hinder. Bij treinverkeer is dit doorgaans een trein met "slechte " wielen.</p> <p>Voor het veilig afwickelen van treinverkeer heeft ProRail overigens wel diverse meetstations die continu de wielkwaliteit van treinen monitoren. Bij te hoge niveaus van spoorcrachten door slecht onderhouden wielen kan ingegrepen worden in het treinverkeer.</p>

Effecten op de omgeving		OVERIGE EFFECTEN
33	Wat betekent het voor onze veiligheid wanneer treinen straks met 130 km/h langs de overwegen rijden en dicht langs onze huizen? Stel dat de treinen bij ons ontsporen?	<p>De overwegen langs het traject zijn beoordeeld qua veiligheid en er zijn compenserende maatregelen genomen om de overwegen geschikt te maken voor een hogere snelheid. Zo is de spoorbeveiliging is aangepast en er is een overweg gesaneerd ter hoogte van Sappemeer Oost.</p> <p>De kans op ontsporing is erg klein maar kan nooit volledig worden uitgesloten.</p>
34	Met name de inrichting van de spoorwegovergang in de Kerkstraat: er staan vaak auto's midden op de overweg die geen kant op kunnen omdat er geen middenberm inzit.	<p>Naar aanleiding van dit signaal is deze situatie inmiddels besproken tussen ProRail en gemeente midden-Groningen. Dit is mogelijk een gevolg van een veranderend gebruik van de omliggende wegen. Er zal een onderzoek worden uitgevoerd om na te gaan welke verkeersstromen er momenteel zijn vanuit welke richtingen, mede in relatie tot de verkeerslichten. Vervolgens zal nagegaan worden of en zo ja welke maatregelen genomen kunnen worden.</p>
35	Wat is het effect op de uitstoot van diesel wanneer de treinen vaker en harder gaan rijden?	<p>Voor de dieseltreinen voor personenvervoer zoals die in de huidige situatie rijden op het tracé geldt dat deze door verbrandingsprocessen uitstoot veroorzaken. De luchtkwaliteit en de concentraties luchtverontreinigende stoffen in Nederland worden voor een groot deel bepaald door de achtergrondconcentraties. De maximale concentratiebijdragen van de trein treden logischerwijs op korte afstand van het spoor en zullen naarmate de afstand tot het spoor groter wordt snel afnemen. In 2015 is door TNO onderzoek uitgevoerd naar de bijdrage aan de concentraties van personendieseltreinen (TNO 2015) . Het effect van dieseltractie op de luchtkwaliteit in relatie tot het begrip "Niet in betekenende mate"). Hierin is geconcludeerd dat de grens van een bijdrage 1,2 µg/m³ in een realistisch scenario pas overschreden kan worden bij een intensiteit van 600 personentreinen met dieseltractie per etmaal. Daarvan is in dit project geen sprake.</p> <p>Wel wordt er een onderzoek naar stikstof uitgevoerd. De verwachting is dat er geen significante effecten zijn door het harder en vaker rijden van treinen op de omliggende N2000 gebieden. Om dit zeker te weten voort Arcadis een onderzoek uit naar de zogenoemde gebruiksfase. De verwachting is dat de snelheidsverhoging van verwaarloosbaar effect is op de uitstoot ten opzichte van al bestaande bronnen in de omgeving.</p>
36	Wat betekent dit voor de waarde van onze woningen? Is hier compensatie voor?	<p>En zijn geen regelingen voor compensatie van waardeverlies bij voorzienbare infrawijzigingen.</p> <p>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</p>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Ontwerp</p>		
<p>37</p>	<p>Hoe lang is het traject waarover werkzaamheden plaatsvinden?</p>	<p>De werkzaamheden vinden plaats tussen Sappemeer en Zuidbroek (ca. 3,5km). Op de volgende locaties vinden aanpassingen plaats:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sappemeer: tussen overweg Kleinemeesterstraat en Borgercompagniestraat. Aan de zuidkant van het spoor, over een lengte van ca. 300m. 2. Sappemeer: Tussen de overweg Borgercompagniestraat en de overweg "de Vosholen". Aan de noordkant van het spoor, over een lengte van ca. 750m. 3. Westeind: Tussen overweg De Vosholen en De akkers. Aan de noordkant van het spoor over een lengte van ca. 600m. 4. Zuidbroek: Langs de Poeltjelaan. Zowel aan de noordkant als aan de zuidkant van het spoor over een lengte van ca. 900m.  <p>The map shows a railway line connecting Hoogezand-Sappemeer and Zuidbroek. A yellow box labeled 'Locaties waar de spoorbaan versterkt wordt' points to four specific sections along the line: one near Sappemeer between Kleinemeesterstraat and Borgercompagniestraat, another near Sappemeer between Borgercompagniestraat and 'de Vosholen', a third near Westeind between 'de Vosholen' and De akkers, and a fourth near Zuidbroek along Poeltjelaan. The stations Hoogezand-Sappemeer and Zuidbroek are marked with blue labels.</p>
<p>38</p>	<p>Waar rijdt de trein precies welke snelheid? Met name</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>

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

	<p>ten opzichte van onze woningen?</p>	 <table border="1" data-bbox="728 316 1550 523"> <thead> <tr> <th colspan="2">Locatie (kilometring)</th> <th>Hgr</th> <th>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>0</td> <td>40</td> <td>85</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>90</td> <td>75</td> <td>30</td> <td>0</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>130</td> <td>128</td> <td>123</td> <td>117</td> <td>110</td> <td>100</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>Zuidelijk spoor</td> <td>Sneltrain Gn-Ws</td> <td>0</td> <td>50</td> <td>80</td> <td>94</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">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>30</td> <td>28</td> <td>23</td> <td>17</td> <td>10</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>30</td> <td>16</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>* Snelheden gebaseerd op treinsimulaties (+/- 5 km/uur)</p>	Locatie (kilometring)		Hgr	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	0	40	85	100	100	100	100	100	100	100	100	100	90	75	30	0	Nieuwe situatie	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	100	100	110	130	130	130	130	130	128	123	117	110	100	100	100	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	0	50	80	94	100	100	100	100	100	100	100	100	80	80	80	Verschil Bestaand vs nieuw	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	0	0	10	30	30	30	30	30	28	23	17	10	0	0	0	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	0	5	14	20	25	30	30	30	30	30	30	16	0	0	0
Locatie (kilometring)		Hgr	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	0	40	85	100	100	100	100	100	100	100	100	100	90	75	30	0																																																																																																												
Nieuwe situatie	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	100	100	110	130	130	130	130	130	128	123	117	110	100	100	100																																																																																																													
	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	0	50	80	94	100	100	100	100	100	100	100	100	80	80	80																																																																																																													
Verschil Bestaand vs nieuw	Noordelijk spoor	Sneltrain Ws-Gn	0	0	10	30	30	30	30	30	28	23	17	10	0	0	0																																																																																																													
	Zuidelijk spoor	Sneltrain Gn-Ws	0	5	14	20	25	30	30	30	30	30	30	16	0	0	0																																																																																																													
39	<p>Hoe en waar wordt de baan precies verbreed? Ook naar het noorden? Wij hebben gebruiksrecht gekregen van NS. Verandert daar iets aan?</p>	<p>Zie antwoord bij vraag 37 voor de exacte locaties. Naar het noorden toe verandert er niets.</p>																																																																																																																												
40	<p>Wat is een damwand? Hoe hoog wordt die? Hoe wordt die aangebracht?</p>	<p>Een damwand is een soort stalen plaat die in de grond wordt aangebracht en is bedoeld om de spoorbaan sterker te maken. De damwand zal qua hoogte niet boven het spoor uitkomen, deze wordt bijna volledig in de grond aangebracht waardoor alleen het bovenste stukje zal zichtbaar zijn.</p> <p>De aannemer gaat kijken hoe deze aangebracht moet worden. De aannemer moet hierbij streven naar een methode die zo weinig mogelijk hinder geeft voor de omgeving.</p> <p>Voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden maakt de aannemer 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. Uiteraard streeft de aannemer ernaar het werk zodanig uitvoeren dat schade wordt voorkomen.</p> <p>Mocht er desondanks toch schade ontstaan ten gevolge van het werk, dan wordt dit uiteraard op passende wijze hersteld of vergoed.</p>																																																																																																																												
41	<p>Waarom hoeft de damwand niet langs onze woning geplaatst te worden en houdt hij net op achter onze tuin? Waarop is dit gebaseerd?</p>	<p>Dit is gebaseerd op geotechnische berekeningen. De uitkomst van de berekening kan per locatie verschillen omdat dit afhankelijk van allerlei variabelen zoals o.a. de maatvoering (geometrie) en grondopbouw. Voor de maatvoering zijn inmetingen gedaan. De grondopbouw is gebaseerd op grondonderzoek door middel van boringen en sonderingen. Uit de berekeningen blijkt dat op bepaalde locaties aanpassingen nodig zijn aan de spoorbaan en andere niet. Als voorbeeld: uit berekeningen is gebleken dat de baan ter hoogte van Poeltjelaan</p>																																																																																																																												

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

		8 de baan aangepast moet worden. Uit een vergelijkbare berekening is gebleken dat ter plaatse van "Achter de wal 8" geen aanpassingen benodigd zijn.
42	Heeft een damwand hetzelfde verstevigende effect als een slootverlegging?	Ja. Het gaat erom dat er tegendruk gegeven moet worden aan het grondlichaam. Op plaatsen waar een sloot ligt is minder tegendruk. Door het aanbrengen van extra grond in de sloot wordt gezorgd voor extra tegendruk. Echter daardoor zou de sloot eigenlijk gedempt worden en de waterafvoer moet geborgd blijven. Door de sloot dan iets verder opnieuw te graven wordt dit gegarandeerd. Kan door bijvoorbeeld de ligging van een gasleiding de sloot niet verplaatst worden dan wordt er in plaats van het aanbrengen van extra grond gekozen voor een damwand die de benodigde tegendruk geeft.
43	Om de hoeveel meter is er geboord? De bodemstructuur varieert hier erg door de veenlagen en zandlagen. Kunnen wij het onderzoek geotechniek inkijken?	Er zijn op diverse locaties boringen en sonderingen uitgevoerd om de grondopbouw te bepalen, de afstand tussen deze locaties varieert tussen de 350m en 500m. Hierbij zijn de normen / vereisten aangehouden die vanuit ProRail gevraagd worden (OVS00056 en RLN00414). De informatie uit rapporten is op aanvraag beschikbaar. 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.
Overige vragen		
44	Door de extra treinen en de hogere snelheden krijgen wij als bewoners meer hinder. Wij willen hierin serieus genomen worden. Wij maken ons ernstig zorgen over ons woongenot dat achteruit zal gaan door onder andere de toename van geluid en trillingen, de angst voor onze veiligheid zowel achter onze woningen als bij de overwegen. De grotere uitstoot van diesel.	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.
45	Wat is de rol van de gemeente hierin? Hoe komt de gemeente op voor haar bewoners?	De gemeente vindt het uiteraard belangrijk om overlast te voorkomen. Daarom zijn wij ook veelvuldig met provincie en ProRail in gesprek. Om te onderzoeken hoe en waar mogelijk overlast is en hoe deze voorkomen kan worden. Een van de dingen die we willen doen is daarom ook de bewoners consulteren bij de uitvoering zodat daar de minst mogelijke hoeveelheid overlast plaatsvindt. Pas toen wij overtuigd waren dat aan

Vragen gesteld tijdens besloten bijeenkomst 17-04-2023 Hoogezand-Sappemeer

		alle voorzorgsmaatregelen is voldaan zijn wij als gemeente akkoord gegaan met de plannen.
--	--	--