

Gestelde vragen bewonersavond 12 oktober 2022

| | | |
|---|---|--|
| 1 | De spoorverdubbeling gaat voorlopig niet door. Maar wat gebeurt er de komende tijd wel? | De snelheid op dit tracé tussen Scheemda en Winschoten gaat van 100 naar max. 130 km/h. Hiervoor moeten de wissels aangepast worden bij station Scheemda, station Winschoten en bij de Garst. Het komend jaar gaan we dit verder in detail uitwerken tot een spoorontwerp dat we gaan uitvoeren. |
| 2 | Wat zijn precies de maatregelen die aan het spoor plaats moeten vinden om de snelheid te verhogen die nodig is voor de dienstregeling van 2025? | Vanwege de snelheidsverhoging zullen naast het spoor nieuwe kabels worden ingegraven en er zullen aanpassingen aan de seinen uitgevoerd worden. Ook zullen er bij het station Scheemda en station Winschoten ter hoogte van de Garst aanpassingen aan de wissels en het spoor uitgevoerd worden. Het tracé zelf hoeft niet aangepast te worden. |
| 3 | Ondervinden wij daar overlast van en wanneer vinden ze plaats? | De werkzaamheden worden in een of meerdere treinvrije periodes uitgevoerd. De ambitie is in 2024. Hierbij is het streven dat de aannemer zo veel mogelijk overdag aan het werk is, maar nachtwerk kan niet worden uitgesloten. U kunt hier altijd enige hinder van ondervinden. Zodra de aannemer is gecontracteerd en hij een planning van de werkzaamheden heeft, zult u hierover geïnformeerd worden. |
| 4 | Waarom duurt het zo lang voordat de snelheidsverhoging doorgevoerd wordt als er geen verdubbeling nodig is? | Om de treinen sneller te kunnen laten rijden moeten er wel aanpassingen aan het spoor gebeuren, zoals aanpassing van het spoor, de seinen en wissels. Hiervoor is het nodig om een nieuw spoorontwerp te laten maken door een ingenieursbureau. Als het ontwerp gereed is, onderzoeken we wat dat voor effecten heeft op de omgeving, zoals geluid, en of het nodig is om maatregelen te nemen. Daarna contracteren we een aannemer die het werk gaat uitvoeren. |
| 5 | Is de spoorbrug in Duitsland wel op tijd gereed? Voor 2025? | Ja, de planning van Duitsland is dat de spoorbrug eind 2024 gereed is. |
| 6 | Is de ondergrond stabiel genoeg voor de snelheidsverhoging? | Er is een vooronderzoek uitgevoerd naar de stabiliteit van de ondergrond. Hieruit blijkt dat de ondergrond voldoende stabiel is. Onderdeel bij het uitwerken van het spoorontwerp is dat er een verder gedetailleerd onderzoek uitgevoerd wordt. |
| 7 | Moeten jullie voor dit ontwerp nog gronden aankopen? | Nee niet van particulieren, wel een paar kleine stukjes van de gemeente. |

| | | |
|----|--|--|
| 8 | Neemt geluid toe bij de snelheidsverhoging? En wordt geluid opnieuw onderzocht? | Ja het geluid wordt opnieuw onderzocht. Elke wijziging van het railverkeer of wijziging aan de spoorinfra wordt getoetst aan het geluidproductieplafond. De verwachting is overigens dat de uitkomsten slechts op detail zullen verschillen met het eerdere onderzoek. Wij houden u hierover op de hoogte. |
| 9 | Wordt later wel gekeken of de uitslagen uit de geluidonderzoeken overeenkomen met de werkelijkheid? | Jaarlijks wordt via nalevingsverslagen getoetst of het geluid van het treinverkeer binnen de geluidproductieplafonds blijft. |
| 10 | Worden de raildempers nog wel geplaatst? | Er wordt opnieuw een geluidonderzoek uitgevoerd. Hieruit zal blijken of er maatregelen, zoals bijvoorbeeld raildempers, nodig zijn. Wij houden u hierover op de hoogte. |
| 11 | Gaan alle treinen met een hogere snelheid rijden? | Alle stop- en sneltreinen zullen met een hogere snelheid gaan rijden. Nu is deze maximaal 100 km/uur. In de toekomst zal dit max. 130 km/uur zijn. Dit zal niet op het gehele traject zijn. De treinen remmen en accelereren nabij stations. |
| 12 | Hoeveel treinen gaan er nu extra rijden met de nieuwe hoge snelheid? | De dienstregeling wordt uitgebreid met: - Op werkdagen: buiten de spits één sneltrein per uur naar Winschoten-Leer v.v. - In het weekend: één sneltrein per uur naar Winschoten-Leer v.v. |
| 13 | Blijft de trein in 2025 stoppen in Scheemda en Winschoten? | Ja die blijven daar stoppen. |
| 14 | Kan ik nog bezwaar maken tegen de snelheidsverhoging? | Nee want er is voor de snelheidsverhoging geen planologisch besluit of vergunning nodig waartegen u bezwaar kunt maken. |
| 15 | Wij wonen aan de zuidkant op enkele meters van het spoor aan de meidoornlaan in Winschoten. Wij hebben gesproken met ProRail en de provincie en het blijkt dat ons GPP heel erg hoog is (62). Wij kunnen nu geen bezwaar meer maken. Wordt het geluid hoger dan het nu is? En omdat wij al een hoog GPP hebben, zijn er dan, ook al hoeft dit wettelijk misschien niet, maatregelen mogelijk bij onze woning(en) aan de meidoornlaan? bijvoorbeeld geluidwerende schuttingen, en aanpassingen aan onze woningen? | Eerst moet het geluidonderzoek uitgevoerd worden en moeten we kijken of het wettelijk vastgestelde geluidsplafond overschreden wordt. Bij overschrijding van het geluidsplafond wordt de geluidsbelasting op individuele woningen getoetst aan de grenswaarden. Indien nodig zullen er maatregelen genomen worden. Wij houden u op de hoogte van de onderzoeken en de uitslagen en de eventuele maatregelen. |

| | | |
|----|--|--|
| 16 | Worden de trillingen opnieuw onderzocht? | <p>Het sneller laten rijden van de treinen op het bestaande enkele spoor kan plaatsvinden binnen het geldende bestemmingsplan. Dit heeft als gevolg dat geen onderzoek naar de gevolgen voor trillingshinder hoeft te worden uitgevoerd.</p> <p>T.b.v. het provinciaal inpassingsplan (PIP) hadden we het beleid overgenomen van het ministerie van I&W dat toegepast wordt bij het nemen van een tracé besluit. Dit beleid gaat uit van het standstill-beginsel, dit betekent dat bij trillingstoename van minder dan 30% er geen aanvullende maatregelen moeten worden uitgevoerd. Uit onderzoek bleek dat er geen waarden boven de 30% uitkwamen en er dus geen maatregelen onderzoek nodig was.</p> <p>O.b.v. deze vorige onderzoeken lijkt het aannemelijk dat de trillingen nu ook niet boven de 30% uit zullen komen.</p> |
| 17 | Wanneer wordt duidelijk of er alsnog een spoorverdubbeling komt voor bouwstap 2? | <p>In principe staat de doelstelling voor bouwstap 2 (in 2030 de reistijd verder verkorten naar 2.11 minuten) nog steeds. En om dat te kunnen bereiken is de spoorverdubbeling tussen Scheemda en Winschoten noodzakelijk. Maar door de verhoging van de kosten en budgetoverschrijding vindt ook voor bouwstap 2 een heroverweging plaats. Hierbij worden ook alternatieven onderzocht zoals de directe trein van Groningen naar Bremen. Ook het effect van de invoering van het ERTMS systeem en de kansen die dit biedt moet worden meegewogen. ERTMS is een nieuw en Europees treinbeveiligingssysteem dat naar verwachting vanaf 2028 operationeel gaat worden op dit traject. Wanneer de heroverweging afgerond is (en er dus meer bekend is over de spoorverdubbeling voor bouwstap 2) is op dit moment nog niet bekend. Zodra hier meer over bekend is brengen wij u op de hoogte.</p> |
| 18 | Blijft het ontwerp en de afspraken die hierin verwerkt zijn overeind staan? | <p>Wanneer de spoorverdubbeling voor bouwstap 2 weer opgepakt gaat worden dan wordt er opnieuw naar het ontwerp gekeken. Logischerwijs dient het huidige ontwerp wel als basis. Maar er kunnen bijvoorbeeld wel nieuwe voorschriften en/of regelgeving van toepassing zijn. Ook het huidige ontwerp was nog niet definitief omdat dit eerst nog door PS vastgesteld moest worden in het provinciaal inpassingsplan. De participatie zal ook weer plaats vinden bij het opnieuw opstellen van het ontwerp.</p> |

| | | |
|----|--|---|
| 19 | Bij ons achter de Kastanjehof en bij de speeltuin hebben jullie nu door een aangepast ontwerp uit onze tuinen en uit de speeltuin weten te blijven. Blijft dit zo? Ook als de verdubbeling straks toch doorgaat? | Wanneer de spoorverdubbeling voor bouwstap 2 weer opgepakt gaat worden dan wordt er opnieuw naar het ontwerp gekeken. Logischerwijs dient het huidige ontwerp wel als basis. Maar er kunnen bijvoorbeeld wel nieuwe voorschriften en/of regelgeving van toepassing zijn. Ook het huidige ontwerp was nog niet definitief omdat dit eerst nog door PS vastgesteld moest worden in het provinciaal inpassingsplan. De participatie zal ook weer plaats vinden bij het opnieuw opstellen van het ontwerp. |
| 20 | Wat gebeurt er nu met de Japanse Duizendknoop die in de berm langs de sloot en het spoor groeit ter hoogte van de Eexterweg? | Voor de snelheidsverhoging hoeven we niks te veranderen aan de gronden waar de Japanse Duizendknoop groeit. Het beheer en onderhoud dat bij gemeente, ProRail en het waterschap ligt blijft zoals het nu is. Het beleid is om brandhaarden te isoleren. Dat betekent "niets aan doen zolang er niet in de grond geroerd wordt". Het zal zich dan niet verspreiden. |
| 21 | De Japanse duizendknoop groeit juist wel door. Het zit nu al aan beide kanten van e sloot. Onze grote zorg is dat het in onze tuinen gaat overwoekeren. Is er nu budget om deze plant aan te pakken nu de verdubbeling niet doorgaat? | Nee dat is er helaas niet. De plant valt onder de beheer en onderhoud afdelingen van o.a. de Gemeente, Waterschap en ProRail. Alleen als wij vanuit het project de plant raken dan wordt hij verwijderd en geruimd op kosten van het project. |
| 22 | Het huidige onderhoud is het probleem. De plant wordt gemaaid t.b.v. het onderhoud van de sloot (opdracht vanuit het waterschap), het afval blijft echter liggen waardoor de plant enorm gaat woekeren en wij worden van het kastje naar de muur gestuurd. Hoe moeten wij als bewoners dit nog aanpakken? Wij willen graag een aanspreekpunt. Een verantwoordelijke voor dit probleem. | Als provincie kunnen wij vanuit het project die verantwoordelijkheid niet nemen omdat die nu eenmaal bij de beheer en onderhoudsafdelingen van gemeente, waterschap en ProRail liggen. Provincie wil zich wel inzetten opdat er iets aan de overlast van de Japanse duizendknoop gedaan gaat worden. Beloftes kunnen niet gedaan worden. ProRail en gemeente gaan ook intern navragen bij de beheer en onderhoud afdelingen wat nu het beleid is en waarom er bijvoorbeeld gemaaid wordt en er maaisel blijft liggen. Zodra hierover meer bekend is brengen wij u op de hoogte. |
| 23 | Wat gebeurt er nu met de groenstrook bij onze woningen aan de Jagershof? Wordt die nu nog leuk heringericht? | Omdat ProRail nu niet dichterbij uw woningen komt en er geen grond meer nodig is voor jullie woningen blijft de groenstrook gehandhaafd zoals die nu is. |
| 24 | Er is nu wel een enorme wildgroei van de wilde braam die erg woekert in de groenstrook. Kan daar wat aan gedaan worden? | De gemeente gaat dit navragen bij beheer en onderhoud. Wij informeren u hierover zodra er meer over bekend is. |

| | | |
|----|--|---|
| 25 | Stel dat de spoorverdubbeling straks wel doorgaat, wordt de groenstrook dan alsnog volgens het afgesproken ontwerp opnieuw ingericht? | Wanneer de spoorverdubbeling wel weer aan de orde komt zal opnieuw naar het ontwerp en naar de omgeving gekeken worden. Er kunnen dan eventueel opnieuw afspraken gemaakt worden met ProRail de provincie en de gemeente over de herinrichting van de groenstrook. |
| 26 | Moeten er nu nog bomen gekapt worden die buiten onze percelen staan maar die voor onze leefomgeving belangrijk zijn? | ProRail hoeft waarschijnlijk geen bomen meer te kappen. |
| 27 | Moet de waterleiding achter onze woningen aan de Kastanjehof nu nog verlegd worden. | Nee de waterleiding hoeft nu niet verlegd te worden. |
| 28 | Hoe zit het met de veiligheid langs het spoor? Er zouden overal hekken komen, want het spoor is lang niet overal goed afgeschermd en loopt wel door woonwijken, komen die er nu ook nog? | Dat is nu nog niet in het ontwerp meegenomen, maar de projectmanager van ProRail gaat hier navraag naar doen. Wij informeren u hierover zodra er meer over bekend is. |
| 29 | Hoe zit het met de roetuitstoot van de dieseltreinen? | Op dit moment is er een norm opgenomen in het contract met Arriva m.b.t. de roetuitstoot die de treinen mogen hebben. De provincie heeft het doel om in 2035 alleen nog met emissievrije treinen te rijden. Dit zullen treinen zijn die door waterstof of accu's aangedreven worden. In de periode tot 2035 zullen geleidelijk de dieseltreinen vervangen worden. In 2035 zijn de dieseltreinen 30 jaar oud en aan het einde van hun levensduur. |
| 30 | Wij verwachten dat als de Friesenbrücke in Duitsland straks gereed is de goederentreinen ook weer gaan toenemen op dit tracé. | Het doel van de Wunderline is het vervoer van personen. Elk baanvak in Nederland is echter 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. Er is echter op dit baanvak geen vaste dienstregeling voor goederentreinen. Als een goederenvervoerder met een goederentrein wil rijden kan dat aangevraagd worden bij ProRail. 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. |
| 31 | Gaan jullie door met participatie voor het nieuwe ontwerp? Dus kunnen wij daarop nog inbreng geven? | Voor de snelheidsverhoging blijft het bestaande spoor gehandhaafd. Inbreng is hierop niet van toepassing omdat alleen wissels worden aangepast. Wij blijven u uiteraard informeren over de voortgang. |
| 32 | Hoe blijven jullie ons informeren? Wij zijn tot nu toe zeer tevreden over de communicatie en de participatie. | Wij zullen jullie op dezelfde wijze blijven informeren zoals dat tot nu toe gedaan is. |