

Spoorverdubbeling Scheemda – Winschoten: Veel gestelde vragen (juni 2021)

VRAGEN	ANTWOORDEN
<p>1. Wat is de aanleiding voor de spoorverdubbeling Scheemda - Winschoten?</p>	<p>Deze spoorverdubbeling 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. De Wunderline draagt bovendien bij aan het vervagen van de grens tussen Nederland en Duitsland in de noordelijke grensregio. Het doel van de Wunderline is dan ook 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. Voor informatie over de Wunderline kunt u terecht op www.wunderline.nl.</p> <p>De aanleg van een extra spoor tussen Scheemda en Winschoten is nodig om tegemoetkomende treinen elkaar, ten oosten van Scheemda, rijdend te kunnen laten kruisen. Dit zorgt voor kortere reistijden tussen Winschoten en Groningen en draagt bij aan de betrouwbaarheid van de dienstregeling. 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.</p>
<p>2. Waarom moet de verdubbeling hier plaatsvinden en niet op een ander deel van het spoor?</p>	<p>Om de afgesproken vertrek - en aankomsttijden op de stations te kunnen halen en de Wunderline betrouwbaar in te kunnen passen in de landelijke dienstregelingen van Nederland en Duitsland moeten treinen elkaar rijdend kunnen passeren tussen Scheemda en Winschoten.</p>

<p>3. Kan ik bezwaar maken tegen de aanleg van de spoorverdubbeling?</p>	<p>De huidige fase dient om van omwonenden reacties en wensen te ontvangen en zoveel mogelijk ideeën op te halen voor het uiteindelijke ontwerp, de inpassing en nog uit te voeren onderzoeken voor de spoorverdubbeling.</p> <p>Om het ontwerp uit te kunnen voeren is een wijziging van de bestemming nodig. Daarvoor wordt in 2022 een Provinciaal Inpassingsplan opgesteld inclusief de wettelijke inspraak- en bezwaarmogelijkheden. Het provinciaal inpassingsplan wordt vastgesteld door provincie Groningen.</p>
<p>4. Wie is er allemaal bij deze spoorverdubbeling betrokken en wat is de rolverdeling?</p>	<p>Provincie Groningen</p> <p>Provincie Groningen is initiatiefnemer van dit project en trekt in die hoedanigheid het participatieproces om wensen en ideeën uit de omgeving te betrekken bij de afronding van het ontwerp van de spoorverdubbeling en de nog uit te voeren onderzoeken.</p> <p>Voor het provinciaal inpassingsplan is de Provincie Groningen het bevoegd gezag, evenals voor de vormvrije milieueffectrapportage beoordeling. Deze rollen zijn zowel ambtelijk als bestuurlijk in de organisatie gescheiden.</p> <p>ProRail</p> <p>ProRail treedt in opdracht van provincie Groningen op als projectmanager en gedelegeerd opdrachtgever voor de aan- nemer.</p> <p>ProRail realiseert en houdt de (hoofd)spoorweg gerelateerde maatregelen in stand, ten behoeve van het project, voor rekening en risico van de Provincie Groningen. Daarnaast zorgt ProRail voor de onderzoeken voor de planologische procedure en de daarvoor nog uit te voeren onderzoeken.</p> <p>ProRail levert als goed buurman ook input voor het betrekken van de omwonenden bij de verdere uitwerking van het ontwerp.</p> <p>ProRail zorgt voor de inhoudelijke beoordeling, verwerking en beantwoording van de reacties, wensen en ideeën uit de omgeving.</p> <p>Gemeente Oldambt</p> <p>Het project vindt plaats in de gemeente Oldambt. De spoorverdubbeling vergt een aanpassing van de bestemming. De gemeente wordt actief betrokken en meegenomen bij de totstandkoming van dit project, zowel bij de voorbereiding en uitvoering van de planologische procedures op ambtelijk en bestuurlijk niveau als bij de participatie en communicatie met de omgeving.</p> <p>Overige partijen</p> <p>ProRail heeft overleg met overige belanghebbende partijen zoals het waterschap over de waterhuishouding en de sloten, Staatsbosbeheer in verband met het mogelijk gaan raken van een stukje bos aan de noordzijde en het waterbedrijf Groningen vanwege de ligging van een waterleiding naast het spoor. En verder met andere kabel- en leidingeigenaren omdat leidingen mogelijk verlegd of verlengd moeten worden.</p>

5. Waarom wordt het 2e spoor aan de noordzijde gelegd?

Aan de noordzijde is de meeste ruimte voor de spooruitbreiding omdat daar voorheen ook een tweede spoor heeft gelegen. Verder zijn voor de afweging tussen noordelijke of (deels) zuidelijke ligging van de spoorverdubbeling vier dwangpunten van belang. De mogelijkheden voor de spoorligging van het extra spoor zijn ter plaatse van deze dwangpunten namelijk beperkt tot de noordzijde. Dit heeft met name te maken met spoorwegovergangen waar bebouwing en wegen aan de zuidzijde zo dicht op het spoor ligt dat uitbreiding daar niet mogelijk is zonder bebouwing en bestaande wegen weg te halen. Maar ook de perronsporen te Scheemda kunnen alleen met een ingrijpende verbouwing van het station verplaatst worden. Waarmee de ligging van de perronsporen ook geldt als een dwangpunt. De ligging van een hoofdwaterleiding aan de zuidzijde geldt ook als dwangpunt, gezien het feit dat een kwalitatief voldoende ontwerp niet mogelijk is zonder het verleggen van de leiding.

Met betrekking tot het criterium impact op de omgeving is met name gekeken naar het benodigde ruimtebeslag en de potentieel benodigde aankoop van particuliere aangrenzende percelen.

Langs een groot deel van het tracé, vanaf Westerlee tot Winschoten, is bij uitbreiding van het spoor aan de zuidzijde de impact op de bestaande bebouwing veel groter dan aan de noordzijde. Dit wordt mede veroorzaakt omdat tot in 1942 aan de noordzijde reeds een tweede spoor heeft gelegen. Aan de noordzijde worden weliswaar meer particuliere percelen geraakt dan aan de zuidzijde, maar de huizen aan de zuidzijde staan veel dicht op het spoor gepositioneerd. De gemiddelde afstand tussen de gevels en de huidige spoor as is aan de zuidzijde ca. 15 m en aan de noordzijde ca. 40 m. Aan de noordzijde zal mogelijk enige grondverwerving nodig zijn. Terwijl aan de zuidzijde het moeten weghalen van woningen niet uitgesloten zou zijn.

6. Hoe dicht mag het spoor bij mijn huis gelegd worden?

Er worden vanuit het oogpunt van spoorveiligheid eisen gesteld aan de afstand tussen het spoor en bebouwing. Als bebouwing binnen 11 m van het spoor komt, dan is daarvoor een spoorwegwetvergunning nodig. Dat heeft ermee te maken dat de stabiliteit van de spoorbaan van goede kwaliteit moet worden en ook onderhoud aan het spoor (met de daarbij behorende elementen in de spoorbaan en de sloot) moet kunnen worden uitgevoerd. Er is hier geen vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor en daarom worden geen eisen gesteld aan de afstand tussen de woning en het spoor.

Wat betreft geluid en trillingen is de afstand tussen woning en spoor relevant; hier gelden geen minimale afstanden maar worden de effecten beoordeeld.

7. Wat gebeurt er wanneer aan de Nederlandse zijde?

Voor het betrouwbaar verkorten van de reistijd zijn er diverse maatregelen aan het spoor naar de grens noodzakelijk. De maatregelen bestaan uit:

- a. 2021/2022: Het aanpassen van technische (sein-)installaties om een snelheidsverhoging tussen Hoogezand en Zuidbroek van 100km/uur naar 130 km/uur mogelijk te maken.
- b. 2022/2023: Het spoor en de ondergrond aanpassen voor een snelheidsverhoging naar 120 km/uur tussen Bad Nieuweschans en de Duitse grens.
- c. 2022-2024: Aan de oost- en westzijde van emplacement Winschoten worden wissels vervangen door wissels die geschikt zijn voor een hogere snelheid (80 km/uur i.p.v. 40 km/uur). Hierdoor kan de trein met een hogere snelheid aankomen en sneller accelereren na vertrek. Het alignment (ligging) van spoor 2 wordt iets aangepast. Spoor 3 verdwijnt. Er wordt een aantal sein technische aanpassingen doorgevoerd. Tussen Scheemda en Winschoten wordt de rijsnelheid verhoogd naar 130 km/uur en het spoor wordt verdubbeld om een rijdende passage en een kortere stop op Scheemda mogelijk te maken. De perrons worden verlengd. Het overweg wordt beveiligd met overwegbomen.

8. Gaan er meer treinen rijden?

Met ingang van 14 december 2020 is tijdens werkdagen de dienstregeling uitgebreid met sneltreinen Groningen-Winschoten die gedurende de ochtend en avondspits zijn gaan rijden met een frequentie van tweemaal per uur (N.B. Vanwege Covid-19 en het geringe passagiersaanbod is deze sneltrein tijdelijk uit de dienstregeling genomen).

In de 2025 situatie wordt de dienstregeling verder 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.

In de huidige dienstregeling passeren er per uur 8 treinen gedurende de spits, 4 treinen per uur buiten de spits en twee treinen per uur in de avond.

In 2025 blijven dit 8 treinen per uur in de spits, 6 treinen per uur buiten de spits en vier treinen in de avond.

Dit is gedurende werkdagen. In het weekend geldt er een andere dienstregeling met een lagere frequentie.

Alle treinen gaan sneller rijden om de dienstregeling te realiseren.

De treinen richting Groningen gaan allemaal via het nieuwe spoor rijden.

<p>9. Is er ook grond van particulieren nodig?</p>	<p>Op dit moment nog niet. We zijn met het ontwerp bezig waarin we uw input graag meenemen. De benodigde sloten voor de afwatering en waterdoorstroming moeten nog ontworpen worden. Ook moeten we rekening houden met ondergrondse kabels en leidingen van andere partijen. Hierin zijn o.a. gemeente, waterschap, Staatsbosbeheer en de waterleidingmaatschappij ook belanghebbenden en vindt er overleg plaats. Uiteindelijk zal dit leiden tot het eindontwerp waarbij duidelijk wordt wat het benodigde grondbeslag wordt. Het streven is om grondvererving te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken.</p>
<p>10. Gaan alle treinen met een hogere snelheid rijden?</p>	<p>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.</p>
<p>11. Gaan hier waterstoftreinen rijden?</p>	<p>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.</p>
<p>12. Gaan er op het traject goederentreinen rijden als de Friesenbrücke, de brug over de Eems, net over de grens in Duitsland, hersteld is?</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. 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. Net als vóór de aanvaring van de Friesenbrücke, kunnen er ook na herstel weer goederentreinen rijden. De capaciteit op het spoor bood en biedt hiervoor voldoende ruimte, maar hiernaar is momenteel zo goed als geen vraag. Doel van het Wunderlineproject is het verkorten van de reistijd en realiseren van de noodzakelijke verbeteringen voor het personenvervoer.</p>
<p>13. Welke soorten van werkzaamheden vinden er plaats? En wanneer?</p>	<p>De uitvoering vindt plaats vanaf einde 2023 en in het jaar 2024.</p> <p>Bouwactiviteiten betreffen o.a. het deels ontgraven van de bestaande baan en het verbreden van de baan door nieuw zand aan te brengen, het graven van nieuwe watergangen, het verleggen van kabels en leidingen, het aanbrengen van nieuw spoor en seinen.</p> <p>Op dit moment is ProRail nog bezig met het ontwerp waarbij wij graag uw inbreng meenemen. Pas als dit ontwerp duidelijk is, kan er meer gezegd worden over de bouwactiviteiten. Wanneer er in 2023 een aannemer gecontracteerd is, zult u geïnformeerd worden over de bouwactiviteiten.</p>
<p>14. Hoeveel meter komt het spoor dichterbij mijn huis?</p>	<p>Aan de noordzijde komt het spoor 4,5 m dichterbij de bebouwing aan te liggen. Er wordt een afstand van 4,5 m tussen het bestaande en het nieuwe spoor aangehouden (hart op hart afstand).</p>

<p>15. Wordt het spoor geëlektrificeerd?</p>	<p>Nee, onderzoek heeft uitgewezen dat dit zeer hoge investeringskosten met zich meebrengt.</p>
<p>16. Worden er ook huizen gesloopt waardoor mensen verplicht moeten verhuizen?</p>	<p>Nee.</p>
<p>17. Is er kans op het verzakken van (fundamenten van) huizen en/of scheurvorming?</p>	<p>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>18. Komt er een 0-meting i.v.m. eventuele schade aan onze woningen? En zo ja, waar en wanneer?</p>	<p>ProRail en het spoor- en bouwbedrijf dat het werk gaat uitvoeren zullen een inschatting maken 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 nul opname uitgevoerd worden. Op dit moment is het ontwerp nog niet af en is het risico niet in te schatten.</p>

<p>19. Zorgt de hogere snelheid van de treinen voor meer geluidsoverlast?</p> <p>Worden hiervoor metingen vooraf en achteraf uitgevoerd? Zo ja, waar en wanneer vinden die plaats?</p>	<p>Geluid van treinen kan voor overlast zorgen in de directe omgeving.</p> <p>In de wet wordt onder meer geregeld wat de (maximale) geluidsbelasting op gevels van woningen langs het spoor mag zijn. Ook zijn in deze wet de zogenaamde geluidproductieplafonds geïntroduceerd. Deze plafonds zijn vastgesteld door het ministerie van Infrastructuur en Milieu. De geluidproductieplafonds (gpp's), zorgen dat er een heldere grens aan de toelaatbare hoeveelheid geluid gesteld wordt. ProRail is verantwoordelijk voor de naleving.</p> <p>Op de site van ProRail www.prorail.nl/geluid kunt u informatie vinden over hoe ProRail om gaat met geluid.</p> <p>Het geluidseffect van toekomstige wijzigingen aan de infrastructuur van het spoor, of van een nieuwe dienstregeling, kan ProRail alleen berekenen. Geluidsmetingen kunnen ingezet worden om achteraf te controleren of de uitgangspunten van de berekeningen correct waren.</p> <p>ProRail moet het geluidsonderzoek nog uitvoeren. Dat kan pas als het ontwerp van de spoorverdubbeling gereed is en dit zal plaatsvinden in de 2e helft van 2021.</p> <p>In het geluidsonderzoek gaan we het verwachte geluid toetsen aan de geldende geluidnormen. Als er een overschrijding is van de geluidsnormen, dan gaan we onderzoeken welke geluidmaatregelen nodig zijn. Hierbij kijken we eerst naar maatregelen aan het spoor, dit zijn zogenaamde raildempers. Als dat niet effectief is, dan wordt gekeken of geluidschermen toegepast kunnen worden. Als ook dat niet mogelijk is, dan zal onderzocht worden of woningen voldoende geïsoleerd zijn (gevelisolatieonderzoek) en kunnen woningen eventueel verder geïsoleerd worden.</p> <p>Over de geluidsonderzoeken en resultaten worden de direct belanghebbenden geïnformeerd.</p>
<p>20. Wat betekent de bouw voor de bestaande groenvoorziening?</p>	<p>Bestaande groenvoorziening wordt zoveel mogelijk in stand gehouden maar het kan voorkomen dat op bepaalde locaties de groenvoorziening geraakt wordt door de bouw. In dat geval zal er groencompensatie plaatsvinden. Hierbij streven we ernaar de groenvoorziening zo dicht mogelijk in de buurt te compenseren. Bij aantasting van de groenvoorziening nabij huizen zal contact worden opgenomen met de bewoners om een passende oplossing te vinden.</p>
<p>21. Wat is het gevolg voor het wegverkeer bij de spoorwegovergangen?</p>	<p>Hoe meer treinen er rijden des te vaker gaat een spoorwegovergang dicht. Dit duurt normaal ongeveer 1 minuut bij iedere trein die passeert. Passeren de treinen elkaar in de buurt van een spoorwegovergang dan blijft de spoorwegovergang iets langer dicht.</p>

<p>22. Zorgt de hogere snelheid van de treinen voor meer trillingen?</p>	<p>Er bestaat op dit moment geen wetgeving voor trillingen. Voor grotere spoorprojecten en ook voor dit project, wordt het toetsingskader “Beleidsregel trillinghinder spoor” (Bts) toegepast.</p> <p>ProRail meet de trillingen in de bestaande situatie op het spoor. Daarna berekent ProRail de trillingen voor de toekomstige situatie, waarbij alle wijzigingen meegenomen worden, dus ook de toename van treinen. Komen de berekende trillingen boven de vooraf vastgestelde waarden uit, dan beoordelen we of en welke maatregelen genomen moeten worden.</p> <p>Een jaar nadat het tracé in gebruik is genomen voert ProRail een meting uit. Dan wordt gecontroleerd of de trillingsniveaus voldoen aan de gestelde normen. Als dat niet zo is, dan onderzoekt ProRail of er aanvullend maatregelen nodig zijn.</p> <p>Op de site van ProRail www.prorail.nl/trillingen kunt u informatie vinden over hoe ProRail om gaat met trillingen.</p>
<p>23. Wordt er rekening gehouden met de gevolgen voor natuur- en milieu en wat zijn de ecologische gevolgen (EU Habitatrichtlijn)? Is het effect van de spoorverdubbeling op het milieu onderzocht?</p>	<p>Zowel de eventuele gevolgen voor de natuur als voor het milieu worden onderzocht. Deze onderzoeken zullen in de tweede helft van 2021 uitgevoerd gaan worden voor de planologische procedure die volgend jaar start.</p>
<p>24. Vinden er voor de natuur ook compensatiemaatregelen plaats?</p>	<p>Ja, we gaan eerst onderzoeken wat de effecten zijn op de natuur. Als er bomen moeten worden gekapt, dan zullen we die compenseren. Als er bijzondere te beschermen planten of dieren in het gebied voorkomen, dan zullen we, volgens de wet Natuurbescherming, daarvoor ook maatregelen gaan nemen..</p>
<p>25. Waarom wordt het spoor niet verdiept aangelegd zoals in Almelo of Nijverdal?</p>	<p>Dat is kostentechnisch niet haalbaar.</p>
<p>26. Blijven wij als aanwonenden, zowel in de tijdelijke als in de eindsituatie, gemakkelijk te bereiken voor ambulances en andere hulpdiensten?</p>	<p>Ja, dit zal vooraf goed worden afgestemd met de wegbeheerder en de hulpdiensten.</p>

<p>27. Waarover kan ik nog meedenken?</p>	<p>De ligging van de sporen maakt gezien de huidige ontwerp-fase geen onderdeel uit van de participatieruimte. Binnen de beschikbare participatieruimte krijgen stakeholders de mogelijkheid oplossingen aan te dragen.</p> <p>De provincie Groningen en ProRail horen graag wat u van de spoorverdubbeling vindt, wat mogelijke aandachtspunten zijn en wat de provincie vooral niet mag vergeten. Ook kunt u ideeën aandragen om het plan te verbeteren of misschien ziet u kansen om in de uitvoering mee te nemen en daarmee de meerwaarde van het project voor de omgeving te vergroten.</p> <p>Bij het beoordelen van de oplossingen die de omgeving naar voren brengt, worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een oplossing moet uitvoerbaar zijn binnen de planning om de spoorverdubbeling in 2024 te realiseren • De met een oplossing gemoeide kosten, moeten passen binnen het budget voor dit project of moeten eventueel kunnen worden gerealiseerd met inzet van andere budgetten • Oplossingen moeten door ProRail technisch kunnen worden ingepast in het ontwerp voorkeursvariant. <p>De provincie en ProRail betrekken uw inbreng bij de uitwerking van het definitieve ontwerp waarbij de uitgangspunten zoals eerder genoemd worden gehanteerd. Wanneer u uw naam en (mail-) adres achterlaat, informeert de provincie u in de 2e helft van juli 2021 over hoe wij met uw inbreng om zijn gegaan.</p>
<p>28. Wanneer wordt de bouwaannemer bekend?</p>	<p>Eind 2023.</p>

29. Hoe word ik gecompenseerd voor een eventuele waardedaling van mijn woning als gevolg van de spoorverdubbeling?

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.

Planschade

Door de verandering van een ruimtelijk plan kan een huis of een stuk grond minder waard worden. Daardoor kan planschade ontstaan. Om voor vergoeding van planschade in aanmerking te komen, moet een verzoek tot tegemoetkoming in die schade bij Burgemeester en Wethouders van de gemeente worden ingediend. In het verzoek moet een motivering en een onderbouwing van de schade zijn opgenomen. Als de schade is ontstaan door een besluit van Gedeputeerde Staten (verder: de provincie) moeten Burgemeester en Wethouders het verzoek zo snel mogelijk aan hen doorzenden.

Een verzoek om planschade kan pas worden ingediend nadat het planologisch besluit waarop de schade betrekking heeft onherroepelijk is. Dat wil zeggen dat het planologische besluit niet meer kan worden gewijzigd door middel van een uitspraak door de rechtbank of de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Voorts dient een verzoek om planschade binnen 5 jaar nadat het schadeveroorzakende besluit onherroepelijk is geworden te worden ingediend anders is de schadeclaim verjaard.

Het indienen van een planschadeaanvraag dient altijd via de gemeente te verlopen. Op de website van de gemeente Oldambt kunt u hier meer informatie vinden: www.gemeente-oldambt.nl/wonen-en-leven/bouwen-en-wonen/plannen/planschade. De provincie is de overheid die het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) heeft vastgesteld. De gemeente zal in dat geval een aanvraag voor planschade per ommegaande doorsturen naar de provincie voor verdere behandeling en beoordeling. De afwikkeling bij de provincie staat omschreven in Omgevingsverordening 2016, hoofdstuk 7 Planschade.

Via [Informatie planschade en nadeelcompensatie spoorverdubbeling Scheemda-Winschoten.pdf](#) vindt u uitgebreide informatie.

30. Hoe wordt mij bekend gemaakt dat het Provinciaal inpassingsplan vastgesteld is?	Dit zal gecommuniceerd worden via onze website (www.provinciegroningen.nl/projecten), advertenties in de plaatselijke huis aan huis bladen en in de krant Dagblad van het Noorden. Vanwege de situatie rondom het coronavirus zijn de documenten bij de bekendmakingen in de bladen digitaal beschikbaar via Overheid.nl. Als u geen andere mogelijkheid hebt om de stukken in te zien, neemt u dan contact op met de provincie Groningen, telefoon 050 - 316 49 11. Om te voorkomen dat u de publicatie mist kunt u zich via enkele stappen inschrijven voor de e-mailservice van de overheid. Hiermee ontvangt u besluiten en andere berichten die onder meer door gemeenten, provincies en waterschappen via Overheid.nl gepubliceerd worden. U kunt het type bericht instellen en van welke organisatie u deze berichten wenst te ontvangen.
31. Verdere vragen en opmerkingen	U kunt altijd een mail met verdere vragen en opmerkingen sturen aan spoorverdubbelingsw@provinciegroningen.nl .