**Veel gestelde vragen (juni 2025)**

**Snelheidsverhoging Scheemda – Winschoten**

Algemeen

Ontwerp

Geluid en trillingen

Bouwen en Logistiek

Bomen en Landschap

Planning en procedure

Planschade

## ALGEMEEN

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Vragen** | **Antwoorden** |
| 1 | Wat is de aanleiding voor de snelheidsverhoging Scheemda - Winschoten? | De snelheid op het tracé tussen Scheemda en Winschoten gaat van 100 naar maximaal 130 km/h. Dit is nodig voor de Wunderline. Met de Wunderline werken we aan een betere treinverbinding tussen Groningen (Nederland) en Bremen (Duitsland) wat bijdraagt aan de versterking van de grensregio's. Dat doen we door de snelheid op het traject te verhogen, de reistijd voor passagiers te verkorten en de reis van deur-tot-deur comfortabeler te maken.  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.  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. |
| 2 | Wie is er allemaal bij deze snelheidsverhoging betrokken en wat is de rolverdeling? | **Provincie Groningen**  Provincie Groningen is initiatiefnemer van dit project.  **ProRail**  ProRail treedt in opdracht van provincie Groningen op als projectmanager en gedelegeerd opdrachtgever voor de aannemer.  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 samen met de aannemer voor de benodigde onderzoeken, ontheffingen en vergunningen.  **Gemeente Oldambt**  Het project vindt deels plaats in de gemeente Oldambt. De gemeente wordt actief betrokken en meegenomen bij de totstandkoming van dit project, zowel bij de voorbereiding als de uitvoering. op ambtelijk en bestuurlijk niveau en in de communicatie met de omgeving.  **Gemeente Midden-Groningen**  Het project vindt deels plaats in de gemeente Midden-Groningen. De gemeente wordt actief betrokken en meegenomen bij de totstandkoming van dit project, zowel bij de voorbereiding als de uitvoering. op ambtelijk en bestuurlijk niveau en in de communicatie met de omgeving.  **Overige partijen**  ProRail heeft overleg met overige belanghebbende partijen zoals het waterschap over de waterhuishouding en de sloten, met kabel- en leidingeigenaren omdat leidingen mogelijk verlegd of verlengd moeten worden. En met de gemeente over gebruik en of aankoop van gemeentegronden.  Ook heeft Prorail de aannemer Swietelsky gecontracteerd voor de uitvoering van de werkzaamheden. |
| 3 | Waarom zitten er nu vrijwel geen reizigers in de trein? | Na de aanvaring met de Friesenbrücke en het wegvallen van de directe verbinding naar Leer is het aantal grensreizigers sterk afgenomen. Een groot deel van de voormalige reizigers reist nu met de tijdelijke snelbus van Groningen naar Leer en terug. De coronacrisis heeft veroorzaakt dat het aantal treinreizigers verder is afgenomen. De verwachting en de eerste waarnemingen zijn dat het reizigerspotentieel na de coronacrisis en na het herstel van de Friesenbrücke snel op het oude niveau zal zijn en verder zal toenemen.  Dit vanwege 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. |
| 4 | 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:   1. afgerond: Het aanpassen van technische (sein-)installaties en het verbeteren van de baanstabiliteit om een snelheidsverhoging tussen Hoogezand en Zuidbroek van 100km/uur naar 130 km/uur mogelijk te maken. 2. 2025: Het spoor en de ondergrond aanpassen voor een snelheidsverhoging naar 120 km/uur tussen Bad Nieuweschans en de Duitse grens. De treinbeveiliging van dit deel wordt volgens de huidige planning in het najaar in werking gesteld, zodra het aangrenzende Duitse deel gereed is waar dit op aan moet sluiten. 3. 2025: Aan de oost- en westzijde van emplacement Winschoten en de oostzijde van emplacement Scheemda 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 optrekken na vertrek. Het alignement (ligging) van spoor 2 wordt iets aangepast. Spoor 3 verdwijnt. Overweg de Garst wordt enkelsporig. Er wordt een aantal sein technische aanpassingen doorgevoerd. Tussen Scheemda en Winschoten wordt de rijsnelheid verhoogd naar 130 km/uur. De perrons van station Winschoten worden verlengd. De overweg bij station Winschoten wordt beveiligd met overwegbomen. |
| 5 | 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.  Eind 2025 wordt de dienstregeling verder uitgebreid met:   * Op werkdagen: buiten de spits één sneltrein per uur naar Groningen - Winschoten die verder gaat als stoptrein naar -Leer v.v. * In het weekend: 1 sneltrein per uur naar Groningen-Winschoten, die verder gaat als stoptrein naar 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 de nieuwe dienstregeling 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. |
| 6 | 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. Straks zal dit max. 130 km/uur zijn. |
| 7 | Gaan hier waterstoftreinen rijden? | 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. |
| 8 | Gaan er op het traject (internationale) goederentreinen rijden als de Friesenbrücke, de brug over de Eems, net over de grens in Duitsland, hersteld is? | 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. Er is echter op dit baanvak geen vaste dienstregeling voor goederentreinen. Als een goederenvervoerder met een goederentrein wil rijden moet 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. |
| 9 | Wordt het spoor geëlektrificeerd? | Nee, onderzoek heeft uitgewezen dat dit zeer hoge investeringskosten met zich meebrengt. |
| 10 | Komt er een bovenleiding boven de treinen? | Nee, er komt geen bovenleiding. |
| 11 | Wat is het gevolg voor het wegverkeer bij de spoorwegovergangen? | 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. |

## ONTWERP

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 12 | Waarom moet de snelheidsverhoging hier plaatsvinden en niet op een ander deel van het spoor? | 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 130 km/h kunnen rijden tussen Scheemda en Winschoten. |
| 13 | Hoe ziet het ontwerp eruit? | De benodigde aanpassingen aan het spoor bestaan voornamelijk uit grondwerk aan de oostzijde van station Scheemda, het aanpassen van wissels bij station Scheemda en bij station Winschoten en het aanpassen van de overweg De Garst in Winschoten. Ook worden naast het spoor nieuwe kabels ingegraven en worden er aanpassingen aan de seinen uitgevoerd. Het tracé zelf hoeft niet aangepast te worden. Er zijn geen planologische wijzigingen nodig. ProRail hoeft geen gronden van particulieren aan te kopen. |
| 14 | Is er ook grond van particulieren nodig? | Nee ProRail heeft geen grond nodig van particulieren. |
| 15 | Blijven wij als aanwonenden, zowel in de tijdelijke als in de eindsituatie, gemakkelijk te bereiken voor ambulances en andere hulpdiensten? | Ja, dit zal vooraf goed worden afgestemd met de wegbeheerder en de hulpdiensten. |

**GELUID EN TRILLINGEN**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 16 | Als een trein sneller rijdt, is het geluid dan ook sneller weg? | Ja, maar dit hangt ook af van de lengte van de trein en de snelheid van de trein. |
| 17 | Zorgt de hogere snelheid van de treinen voor meer geluidsoverlast?  Welke maatregelen nemen jullie tegen geluidshinder in de definitieve situatie? En wordt dit ook nagemeten? | ProRail probeert de geluidshinder langs het spoor tot een minimum te beperken. Bij het spoor zijn er verschillende soorten geluid, waar verschillende wetten en regels voor zijn. Voor omwonenden is vooral de Omgevingswet 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. Dit doet ProRail door goed in te spelen op alle factoren die aan geluidsproductie kunnen bijdragen. Daarom wordt het geluid niet gemeten maar berekend. Deze berekeningen maakt ProRail aan de hand van bijna 60000 referentiepunten langs het spoor in heel Nederland. Al deze referentiepunten hebben een eigen geluidsgrens die is vastgesteld door het ministerie en die staat voor de maximale hoeveelheid geluid door treinverkeer gemiddeld over een jaar op die plek. Deze grens heet geluidproductieplafond. ProRail moet ervoor zorgen dat het geluid van het treinverkeer onder het geluidproductieplafond blijft. Voorafgaand aan een nieuwe dienstregeling/spooruitbreiding wordt dit berekend. Dreigt het geluids­productieplafond te worden bereikt dan wordt gekeken of er maatregelen genomen moeten worden.  Het liefst wordt het geluid bij de bron aangepakt door het spoor stiller te maken. Lukt dit niet dan kunnen geluidschermen toegepast worden. Wanneer deze maatregelen niet effectief genoeg zijn of niet uitvoerbaar dan kan het ministerie ervoor kiezen het geluidproductieplafond te verhogen. Maar komt door het verhogen van het plafond het geluid 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 geluids­productieplafonds blijft.  Voor de snelheidsverhoging Scheemda Winschoten heeft ProRail het geluid getoetst aan het Geluidproductieplafond (GPP) Bij de bere­keningen is rekening gehouden met onder andere de treinintensiteiten, het type trein en de snelheid van de trein.  Op enkele locaties worden de toegestane geluidswaarden (gpp's) overschreden. ProRail heeft daarom verder onderzocht of op deze locaties de toegestane geluidswaarde op de woningen wordt overschreden. Dit blijkt bij enkele woningen het geval te zijn.  Daarom onderzoek ProRail bij deze woningen of door het verhogen van het plafond het geluidsniveau in de woningen boven de wettelijke grens komt. Mocht dit zo zijn dan wordt de woning extra geïsoleerd.  Wilt u meer weten over hoe de geluid onderzoeken uitgevoerd worden dan kunt u hierover meer vinden op [www.prorail.nl/geluid](http://www.prorail.nl/geluid). |
| 18 | In hoeverre kan groenaanplant voor geluidsreductie zorgen, bijvoorbeeld een haag? | Groenaanplant kan niet zorgen voor geluidsreductie. Geluid is een golfverschijnsel. Alleen een gesloten constructie met voldoende massa zal kunnen werken als een geluidsreducerend scherm. Een groenstrook is open en heeft te weinig massa. Geluidsgolven buigen hierdoor niet af.  Het geluid gaat bij het groen langs. Raildempers zijn effectief genoeg om het geluid te reduceren. |
| 19 | Er worden allerlei bouwtechnische oplossingen gedaan tegen geluidshinder. De trein zelf produceert ook geluid, deze zal ook toenemen met verhogen van de snelheid. Wordt daar ook iets aan gedaan? Of kan de provincie hier de regelgeving voor aanpassen? | Bij het vastgestelde geluidsplafond wordt rekening gehouden met het geluid dat geproduceerd wordt door zowel de trein als het spoor. Het doel is om het totale geluid binnen het geluidplafond te houden. |
| 20 | Zorgt de hogere snelheid van de treinen voor meer trillingen? | Eerder heeft ProRail onderzoek naar trillingen voor dit tracé uitgevoerd. Uit dat onderzoek blijkt dat er door het sneller rijden van de treinen geen waarneembare trillingstoename ontstaat. Het nemen van maatregelen is daarom niet nodig.  Op de site van ProRail [www.prorail.nl/trillingen](http://www.prorail.nl/trillingen) kunt u informatie vinden over hoe ProRail om gaat met trillingen. |
| 21 | Hoe zit het met geluid en trillingen bij de goederentreinen die straks ook weer gaan rijden zodra de brug in Duitsland gereed is? Worden goederentreinen meegenomen in de onderzoeken voor geluid en trillingen? | 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. 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.  Bij de geluids- en trillingsberekeningen wordt uitgegaan van deze prognoses waardoor goederentreinen niet als uitgangspunt in de onderzoeken worden meegenomen. |

## BOUWEN EN LOGISTIEK

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 22 | Wanneer is de aannemer bekend en start hij met de bouwwerkzaamheden? | ProRail heeft voor de uitvoering van de werkzaamheden een aannemer gecontracteerd. Dit is Swietelsky Rail Benelux BV. De aannemer en ProRail zullen de komende maanden voorbereidende werkzaamheden uitvoeren, zoals het aanvragen van de benodigde toestemmingen, het verder uitdetailleren van het ontwerp, het inrichten van de werkterreinen en het verleggen van kabels en leidingen. Daarna voert de aannemer de geplande werkzaamheden naar verwachting uit in de weken 33 en 34 van dit jaar. De werkzaamheden worden overdag en mogelijk ook in de nacht uitgevoerd in treinvrije periodes. De werkzaamheden kunnen hinder veroorzaken zoals geluid, trillingen en licht. |
| 23 | Wordt er een nulmeting gedaan aan mijn woning bij werkzaamheden aan het spoor? | 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. Gezien de afstand van de woningen tot het spoor en de aard van de werkzaamheden is het risico verwaarloosbaar en daarom is een nulopname niet noodzakelijk. Uiteraard streeft de aannemer ernaar 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. |
| 24 | Welke maatregelen nemen jullie tegen geluidshinder tijdens de bouwwerkzaamheden? | Tijdens de bouwwerkzaamheden krijgt de aannemer de opdracht om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken en hij moet hiervoor een plan inleveren. Voor werkzaamheden in de nacht gaat de aannemer na hoe de geluidsoverlast zo veel mogelijk beperkt kan worden. De aannemer geeft uitleg aan de omgeving over wanneer welke werkzaamheden worden uitgevoerd en wat de verwachtte overlast zal zijn. Bij de gemeente zal de aannemer een ontheffing op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening aanvragen. Bij de beoordeling hiervan zal de gemeente ook rekening houden met het bouwbesluit, waarin ook de duur van de werkzaamheden in de nacht, de hoogte van de te verwachten geluidniveaus en het aantal nachten achter elkaar een rol spelen. |
| 25 | Als er ‘s nachts gewerkt wordt, hoe wordt dan de geluidsoverlast beperkt? De ervaring is dat er 's nachts veel lawaai is waardoor de nachtrust enorm wordt verstoord. | Voor werkzaamheden in de nacht zal de aannemer nagaan hoe de geluidsoverlast zo veel mogelijk beperkt kan worden. De aannemer krijgt de opdracht om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken en hij moet hiervoor een plan inleveren. Ook zal de aannemer naar de omgeving uitleg geven over wanneer welke werkzaamheden worden uitgevoerd en wat de verwachtte overlast zal zijn. Bij de gemeente zal de aannemer een ontheffing op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening aanvragen. Bij de beoordeling hiervan zal de gemeente ook rekening houden met het bouwbesluit, waarin ook de duur van de werkzaamheden in de nacht, de hoogte van de te verwachten geluidniveaus en het aantal nachten achter elkaar een rol spelen. |

## BOMEN EN LANDSCHAP

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 26 | Hoe wordt er rekening gehouden met de natuur? | ProRail heeft onderzocht of er bijzondere te beschermen planten of dieren in het gebied voorkomen. Uit dat onderzoek is gebleken dat de poelkikker ter hoogte van Scheemda voorkomt. Daarom is een omgevingsvergunning aangevraagd. Om de poelkikker te beschermen zijn voorafgaand aan de werkzaamheden maatregelen uitgevoerd, zoals kort maaien en afvangen van kikkers. Ook is gebleken dat een das in de omgeving van het spoor aanwezig is. Daarvoor zijn ook extra maatregelen genomen, om verstoring van de das te voorkomen. Het is niet nodig gebleken om bomen te kappen voor de uitvoering and e werkzaamheden. |
| 27 | Hoe wordt verspreiding van de Japanse Duizendknoop voorkomen? | In het algemeen zijn er nog geen effectieve maatregelen om de Japanse duizendknoop te bestrijden. Diverse instanties en organisaties onderzoeken verschillende bestrijdingsmethoden. Daarom hanteert ProRail de regel dat we verdere verspreiding van de Japanse Duizendknoop zo veel mogelijk moeten voorkomen.  Bij projecten heeft de aannemer de verplichting om zodanige maatregelen te nemen dat hij daarmee verdere verspreiding van de soort voorkomt door uitvoeringswerkzaamheden. De aannemer moet de delen van het (werk)terrein waar de Japanse Duizendknoop staat duidelijk zichtbaar markeren en de grond afgedekt afvoeren naar een daarvoor geschikte verwerker. Ook moet de aannemer zijn materieel (zoals graafmachines, vrachtwagens) schoonmaken voordat hij het terrein verlaat. Als de aannemer nieuwe grond aanvoert, dan moet die aantoonbaar vrij zijn van de Japanse Duizendknoop.  Op dit moment onderzoekt ProRail of er voorafgaand aan het project samen met gemeente en Waterschap er al iets gedaan kan worden aan de Japanse duizendknoop. Op dit moment is daarover nog niets bekend. |

## Nadeelcompensatie

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 28 | kan ik in aanmerking komen voornadeelcompensatie? | Als door veranderingen van de openbare ruimte, de infrastructuur en/of de uitvoering van de hieraan verbonden werkzaamheden, ondernemers te maken krijgen met inkomensverlies, kunnen zij nadeelcompensatie aanvragen. Dit is bijvoorbeeld van toepassing bij bedrijven die tijdelijk minder klanten kunnen ontvangen door een verkeersbesluit. Tijdelijke derving van woongenot wordt dus niet vergoed. |