773-60

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

# Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

# Noord-oostelijke verbinding

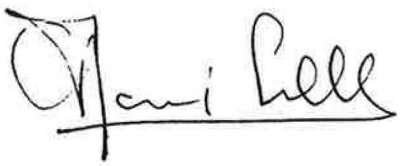
# Betuweroute - Oldenzaal grens

**Richtlijnen voor de Trajectnota/MER**

**Noord-oostelijke verbinding**

**Betuweroute - Oldenzaal grens**

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer



's-Gravenhage,

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

's-Gravenhage,

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER Noordoostelijke verbinding (Betuweroute - Oldenzaal grens)

Conform artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer, vastgesteld
. door de Minister van Verkeer en Waterstaat
. door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

's-Gravenhage, 23 oktober 1996

## INHOUDSOPGAVE


1 **Inleiding** . . . . . 1

2 **Probleemstelling, doel en besluitvorming** . . . . . 2
2.1 Probleemstelling en doel . . . . . 2
2.2 Besluitvorming . . . . . 4

3 **Voorgenomen activiteit en alternatieven** . . . . . 6
3.1 Algemeen . . . . . 6
3.2 Strategische verkenning . . . . . 7
3.3 Verkenning en selectie van tracé-alternatieven . . . . . 10
3.4 Beschrijving van de inrichting van de tracé-alternatieven . . . . . 11
3.5 Nulplusalternatieven . . . . . 13
3.6 Meest milieuvriendelijke alternatief . . . . . 13
3.7 Nulalternatief/referentiekader . . . . . 14

4 **Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten** . . . . . 15
4.1 Algemeen . . . . . 15
4.2 Bodem en water . . . . . 17
4.3 Landschap en cultuurhistorie . . . . . 17
4.4 Natuur . . . . . 18
4.5 Geluid en trillingen . . . . . 18
4.6 Externe veiligheid . . . . . 20
4.7 Woon- en leefmilieu . . . . . 21
4.8 Planologische gevolgen . . . . . 21

5 **Vergelijking van de alternatieven** . . . . . 22

6 **Leemten in kennis** . . . . . 23

7 **Evaluatieprogramma** . . . . . 23

8 **Vorm en presentatie van het MER** . . . . . 23

9 **Samenvatting van het MER** . . . . . 25


**BIJLAGEN**


1. Lijst van inspraakreacties en adviezen

2. Samenvatting inspraakreacties en commentaar

# 1 Inleiding

Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland heeft het voornemen om een studie te doen naar de mogelijkheden om extra spoorcapaciteit te realiseren voor goederenvervoer tussen de Betuweroute en de grensovergang Oldenzaal. De studie wordt uitgevoerd in samenwerking met NS Railinfrabeheer. NS Railinfrabeheer heeft als taakorganisatie van de Minister van Verkeer en Waterstaat de verantwoordelijkheid voor ontwerp, realisatie en beheer van railinfrastructuur.
Het Kabinet heeft het besluit over de noordoostelijke verbinding gebonden aan een termijn van vier jaar na het besluit inzake de PKB Betuweroute. Het begin van deze termijn is vastgelegd als het Kamerbesluit van juni 1995. De bedoeling hiervan is dat de noordoostelijke verbinding spoedig na openstelling van de Betuweroute in gebruik kan worden genomen. In de op deze verbinding betrekking hebbende partiële herziening (1996) van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II) wordt aangegeven dat de studie naar de noordoostelijke verbinding tevens in moet gaan op de mogelijkheden voor verbetering en medegebruik van het reizigersvervoer.
In de genoemde partiële herziening van het SVV II is aangegeven dat de Noordoostelijke verbinding niet als groot "project van nationaal belang" is aangewezen. Daarom is de in de Tracéwet opgenomen bijzondere procedure voor grote projecten van nationaal belang waarbij een PKB procedure moet worden doorlopen (hoofdstuk V Tracéwet) niet noodzakelijk, maar kan worden volstaan met de, reguliere Tracé/MER procedure.

Onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (samen bevoegd gezag) zijn in dit rapport de richtlijnen geformuleerd voor het op te stellen milieu-effectrapport (MER).
Deze richtlijnen zijn voor een belangrijk deel gebaseerd op het advies van de Commissie voor de Milieu-effectrapportage die bij haar advies de tijdens de tervisielegging van de startnotitie ontvangen reacties in beschouwing heeft genomen.
Een lijst van de insprekers en wettelijke adviseurs is opgenomen in bijlage 1. De inspraakreacties en adviezen zijn samengevat en voorzien van commentaar in bijlage 2.

Gelijktijdig met het uitbrengen van de startnotitie Noord-oostelijke verbinding is de startnotitie voor de Rijksweg 15 traject Varsseveld-Enschede ter visie gelegd. Omdat het studiegebied van beide projecten gedeeltelijk samenvalt, heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) besloten beide procedures parallel te laten verlopen. Bij het opstellen van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) is rekening gehouden met de relatie tussen de beide projecten.

# 2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:
Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:
Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

## 2.1 Probleemstelling en doel

Probleemstelling en doel worden in de startnotitie als volgt omschreven:

***Capaciteitstekort en omgevingshinder goederenvervoer***
*De startnotitie formuleert als probleem dat de bestaande spoorwegverbindingen tussen de Betuweroute ter hoogte van het Container Uitwissel Punt (CUP) bij Valburg en het met Duitsland overeengekomen gensoverschrijdingspunt Oldenzaal niet geschikt zijn om het verwachte aanbod aan goederentreinen in noordoostelijke richting te verwerken.*
*Afgezien van een capaciteitstekort op de totale route worden bij Elst, Arnhem, Zutphen, Deventer en Hengelo specifieke knelpunten verwacht wat betreft de beschikbare spoorcapaciteit.*
*Met het toenemen van de hoeveelheid goederenverkeer per trein worden ook knelpunten verwacht voor het woon- en leefmilieu, wanneer dit verkeer zich afwikkelt over de bestaande route en vooral waar deze door bebouwde kommen loopt.*

***Hogesnelheidsverbinding reizigersvervoer***
*Verder wordt aangegeven dat de huidige route van het internationale reizigersvervoer (Amsterdam, Hengelo, Duitsland) thans niet geschikt (niet zonder meer geschikt te maken) is voor hogesnelheidstreinverkeer (200 km/h of meer). De geplande goederenverbinding zou mogelijkerwijs mede gebruikt kunnen worden om voor het reizigersvervoer een oplossing te bieden.*

***Doel van het project***
*Het hoofddoel van het project is het tot stand brengen van een hoogwaardige[1] spoorwegverbinding tussen de Betuweroute ten oosten van het CUP en de grensovergang Oldenzaal, waarbij tevens wordt aangesloten op het bestaande spoorwegnet via Deventer richting Noord-Nederland en waarover de rond 2010 voorziene hoeveelheid goederenvervoer per spoor op een voor de vervoerders adequate en voor de omgeving aanvaardbare wijze kan worden afgewikkeld.*
*Daarnaast wordt bestudeerd of, en zoja in welke mate en onder welke voorwaarden, de noordoostelijke verbinding tevens kan worden benut voor het reizigersvervoer (inclusief hogesnelheidstreinen) en welke reistijdverkorting daarmee kan worden bereikt.*

---

1 Voorzien van een elektrische tractie, ontworpen voor goederentreinen met een maximale aslast van 22,5 ton en een maximale snelheid van 120 km/u en voldoend aan vigerende leefbaarheids- en veiligheidseisen.

In het MER dient deze probleemstelling te worden uitgewerkt zodat inzicht ontstaat in de *verkeers- en vervoerskundige problemen* en in de *leefbaarheids- en veiligheidsproblemen* waarvoor het voornemen een oplossing tracht te vinden. Uit de probleemstelling dient een concrete en duidelijke omschrijving van het doel te worden afgeleid, waarbij ook een onderbouwing van de noodzaak van het project behoort. In het MER dient aangegeven te worden wat de toegevoegde waarde van de aanleg van de Noord-oostelijke verbinding is.

**Verkeers- en vervoerskundige problemen**
De startnotitie geeft reeds indicaties voor in de toekomst te verwachten vervoersstromen. Ter onderbouwing van het voornemen dient het MER:

- zo recent mogelijke prognoses te bevatten van het te verwachten vervoersaanbod van reizigers en goederen (incl. het aandeel van gevaarlijke stoffen en de gevarencategorie) in omvang en treinaantallen tussen relevante punten in de Noord-oostelijke verbinding;
- in deze prognoses duidelijk onderscheid te maken in regionale, nationale en internationale verkeers- en vervoersstromen in verschillende richtingen;
- aan te geven hoe en in welke mate de uitkomsten van de prognoses worden beïnvloed door specifieke beleidsmaatregelen gericht op het stimuleren van vervoer per rail en binnenvaart (flankerend beleid[2]);
- de onzekerheidsmarge (bandbreedte) in de prognoses en de aannamen[3] waarop deze zijn gebaseerd aan te geven;
- aan te geven wat de maximale capaciteit (nu en in de toekomst) is van de huidige spoorverbinding, uitgaande van de toekomstige reizigersdienstregeling gebaseerd op het Tweede tactisch pakket railinfrastructuur;
- aan te geven welke mogelijke toekomstige capaciteitsproblemen en milieuknelpunten er ontstaan als het voornemen niet wordt gerealiseerd.
- Aan te geven welke goederenomvang op dit moment over de weg wordt vervoerd in het studiegebied en welke goederenomvang over de weg resteert na realisering van het voornemen. Daarbij dient ook de relatie met het verbeteren van RW 15 Varseveld-Enschede te worden bezien.

Het detailniveau van de gegevens moet zodanig zijn dat kan worden afgeleid:

- wat de wenselijkheid en mogelijkheid is van bundeling van de verschillende vervoersstromen (zie paragraaf 3.2 van richtlijnen);
- wat de eisen zijn voor ligging en ontwerp van de verbinding voor reizigers- en goederenvervoer (zie paragraaf 3.2 van de richtlijnen).

Als basis voor de berekeningen zal een representatieve situatie voor het jaar 2015 moeten worden beschreven. De groei ten opzichte van de situatie in 2015 die daarna nog kan worden verwerkt en het tempo waarin deze groei zal plaatsvinden zullen eveneens moeten worden beschreven. De spreiding in deze

---

2 Zie onder andere inspraakreactie 184, bijlage 1.

3 Zoals opgenomen in de aangekondigde actualisering van het Toekomstplan voor het goederenbedrijf en in het bijzonder met betrekking tot de inhoud en effectiviteit van het flankerende beleid. Zie onder andere inspraakreactie 277, bijlage 1.

prognoses voor de ontwikkeling, ook na 2015, zal moeten worden aangegeven. Daarbij zal het tempo aangegeven moeten worden van de groei van het goederenvervoer na openstelling van de Betuweroute, dit mede met het oog op het gegeven dat realisering van de Noordoostelijke verbinding later plaats zal vinden dan de Betuweroute en de bestaande spoorverbinding gedurende enige tijd deze groei zal moeten verwerken.

**Leefbaarheids- en veiligheidsproblemen**
Het MER dient aan te geven welke mogelijke toekomstige leefbaarheids- en veiligheidsproblemen ontstaan bij de huidige verbinding als het voornemen geen doorgang vindt.[4]

Het gaat daarbij vooral om knelpunten door geluidhinder en door vervoer van vloeibaar gemaakte gassen zoals LPG, chloor en ammoniak.

## 2.2 Besluitvorming

**Vigerend beleid**
In het MER moet worden aangegeven welke randvoorwaarden bij het voornemen in acht moeten worden genomen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp)plannen en wetten, waarin deze randvoorwaarden zijn of worden vastgelegd.
Aangegeven moet worden of er in het studiegebied gebieden liggen die een speciale status in het beleid hebben of krijgen, zoals bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur en dergelijke en waarmee bij het ontwikkelen van de alternatieven rekening moet worden gehouden.
Tevens moet worden vermeld welke criteria voor de afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

**Beleid in voorbereiding**
In het MER dient tevens te worden ingegaan op de resultaten van verkennende en beleidsvoorbereidende studies, die op de meningsvorming en besluitvorming over de Noord-oostelijke verbinding van invloed zijn, zoals de separate studie naar de verbinding naar noord-Nederland,[5] de Integrale Verkenning Infrastructuur de Liemers, de m.e.r. HSL-Oost, de studie naar routering van de HST

---

4 Deze beschrijving zal voor een deel overlappen met de omschrijving van de bestaande milieusituatie, inclusief autonome ontwikkeling. Het is niet nodig deze informatie twee maal op te schrijven op te schrijven mits een goede verwijzing wordt gegeven.

5 Een aantal inspraakreacties geeft het belang aan van een integrale aanpak van de studie van het goederenvervoer vanaf de Betuweroute naar het noorden en noordoosten van het land, aangezien dit vervoer onlosmakelijk is verbonden met de Noord-oostelijke verbinding tussen de Betuweroute en Oldenzaal, zie onder andere de inspraakreacties 106 en 126, bijlage 1.

Amsterdam-Berlijn, de nota Transport in Balans, het aangekondigde vervoerswaardeonderzoek (pag. 15 van de startnotitie) en de m.e.r. voor de ontwikkeling van de combiterminal Twente[6] ('Holland Eastgate Terminal - Oldenzaal').

**Te nemen besluiten**
In het MER dient te worden aangegeven dat het is opgesteld ten behoeve van een tracébesluit van de Ministers van V&W en VROM. Tevens kan worden aangegeven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.
Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven, die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

**Besluitvorming in Duitsland en grensoverschrijdende consultatie**
Het MER moet tevens aangeven of aanpassingen nodig zijn aan het Duitse spoorwegennet om de grensoverschrijdende goederenstroom te kunnen verwerken en welke besluiten daarover nog moeten worden genomen of reeds zijn genomen. Afstemming met de besluitvorming in Duitsland is van belang voor besluitvorming over en uitvoering van het voornemen in Nederland.
De in de Wet milieubeheer opgenomen regeling voor grensoverschrijdende informatie-uitwisseling en consultatie is van toepassing, gezien het mogelijk optreden van grensoverschrijdende milieugevolgen, met name in het gebied van de grensovergang bij Oldenzaal[7].

**Europese besluitvorming**
Het MER dient aan te geven op welke onderdelen van de Noord-oostelijke verbinding Europees beleid (Trans Europese netwerken) van toepassing of in voorbereiding is.

---

6 In de startnotitie voor de m.e.r. voor de Combiterminal is een locatie gekozen aan het bestaande spoor nabij Oldenzaal. Deze locatie is reeds vastgelegd in de ontwerp-partiële streekplanherziening Stadsgewest Twente. In het MER zal moeten worden aangegeven wat de consequenties zijn voor de situering van de terminal indien bij Oldenzaal wordt gekozen voor de zuidelijke variant van de Noord-oostelijke verbinding.

7 Zie onder andere inspraakreacties 462 en 651, bijlage 1. Deze reacties gaan in op procedurele aspecten bij grensoverschrijdende m.e.r.

# 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de WM:
Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."*

Artikel 7.10, lid 3 van de WM:
*"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."*

Artikel 7.10, lid 4 van de WM:
*"Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge eerste lid onder b, te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren"*

## 3.1 Algemeen

In het proces van afweging en selectie van alternatieven zijn keuzen mogelijk op verschillende niveau's. Er zal een gefaseerde werkwijze moeten worden toegepast om dit keuzeproces inzichtelijk te maken.
Deze gefaseerde werkwijze kent de volgende stappen:

- Een beschrijving van de mogelijkheid van (mede) gebruik van andere modaliteiten (met name vaarwegen), dan wel een motivering waarom deze alternatieven het probleem niet oplossen.
- een strategische verkenning van uitgangspunten voor het gewenste/mogelijke gebruik van de spoorverbinding en van de daaruit voortkomende randvoorwaarden voor tracé-keuze en ontwerp, daarbij een duidelijk onderscheid makend tussen goederen- en reizigersvervoer (zie paragraaf 3.2);
- een strategische verkenning van milieukundige beperkingen en gevoeligheden in het studiegebied en van de daaruit voortkomende randvoorwaarden en omgevingskenmerken voor tracé-keuze en ontwerp (zie paragraaf 3.2);
- een globale maar brede verkenning van alle mogelijke tracé-alternatieven, passend binnen de resultaten van de strategische verkenning, inclusief combinaties met (geplande) wegen, kanalen, bestaand spoor etc. (zie paragraaf 3.3);
- een selectie van de alternatieven die het beste aan het beoogde gebruik en aan de milieukundige randvoorwaarden voldoen (zie paragraaf 3.3);
- een diepgaande beschrijving van de inrichting van het tracé van de geselecteerde alternatieven (zie paragraaf 3.4).

Als voorgenomen activiteit moet worden beschouwd het realiseren van een goederenspoorverbinding tussen de Betuweroute (ten oosten van het CUP) en de grensovergang Oldenzaal, waarbij tevens een aansluiting wordt gerealiseerd met het bestaande spoorwegnet richting noord-Nederland. Daarbij kan de mogelijkheid voor medegebruik door (hogesnelheids)reizigersvervoer eveneens

worden beschouwd. Voor alle alternatieven en varianten zal bij tracering, inrichting en milieugevolgen echter primair moeten worden uitgegaan van goederenvervoer.

In de volgende paragrafen wordt aangegeven welke informatie van belang is bij het doorlopen van hierboven genoemde stappen.

## 3.2 Strategische verkenning

**Goederenvervoer**
Bij de strategische verkenning zal herkenbaar rekening gehouden moeten worden met de spreiding in de prognoses voor de omvang van het vervoer. Onderzocht moet worden welke alternatieve mogelijkheden er zijn om het goederenvervoer vanaf de Betuweroute naar Oost- en Noord Nederland en naar Noord-oost Europa te vervoeren.

Daarbij dient aangegeven te worden of ook alternatieven buiten Oost-Gelderland, zoals het afwikkelen van (een deel van) de goederentreinen via het overige Nederlandse spoorwegnet of via het Duitse spoorwegnet een oplossing voor de geconstateerde problemen kunnen bieden.

De volgende strategische uitgangspunten voor het gebruik van de spoorlijn voor goederenvervoer zullen in het MER moeten worden gemotiveerd.

- De startnotitie bevat een aantal cijfers over maximum-snelheden. De mogelijkheden om snelheden tot 160 km/h als uitgangspunt te hanteren moeten worden onderzocht. Deze snelheden komen reeds voor in Frankrijk.
- Er dient te worden nagegaan of kan worden uitgegaan van een maximale aslast van 25 ton naast 22,5 ton. Mede op grond van signalen uit Duitsland wordt thans voor de Betuweroute onderzocht of het wenselijk is het programma van eisen met betrekking tot de maximale aslast te wijzigen van 22,5 ton in 25 ton.
- In relatie met de beslissing bij de aanleg van de Betuweroute dient te worden aangegeven wat er moet gebeuren om het mogelijke toekomstige "double stack" containervervoer niet onmogelijk te maken.
- Wat zijn de grenzen voor de hoeveelheid en aard van het vervoer van gevaarlijke stoffen (met name vloeibaar gemaakte gassen), gebaseerd op de Wet gevaarlijke stoffen? Zijn er speciale maatregelen nodig en mogelijk voor het transport van zeer gevaarlijke stoffen? In dit verband is het van belang na te gaan of de chloortransporten tussen Delfzijl, Hengelo en Rotterdam gedeeltelijk over de nieuwe trajecten zullen rijden.
- Via welke verbinding kan vervoer van goederen naar noord-Nederland plaatsvinden en vanaf welke punten?

De uitgangspunten stellen randvoorwaarden aan ontwerp en ligging van de tracés. Het MER zal deze randvoorwaarden moeten beschrijven voor:
. type treinen, (gemiddelde en maximale) lengte;
. verwachte frequenties, uitgedrukt in aantal (en type) treinen per rijrichting, per relevant dagdeel (dag, avond, nacht) en per jaar, maximale piekbelasting. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden in vervoer tussen de Betuweroute enerzijds en respectievelijk Duitsland en noord-Nederland anderzijds;
. technische randvoorwaarden zoals de kleinste boogstralen en de grootste hellingen, ongelijkvloerse kruisingen met andere infrastructuur;
. lengteprofielen en dwarsprofielen.

**(Hoge snelheids)reizigersvervoer**
De gedachtenvorming over reizigersvervoer en de HSL-verbinding naar Berlijn verdient de nodige aandacht om in het kader van dit MER tevens te kunnen beoordelen in hoeverre medegebruik van de Noord-oostelijke verbinding voor reizigersvervoer en de HSL reëele opties zijn.
Een complicatie is dat het internationale personenvervoer van de Randstad naar Berlijn/Scandinavië in beginsel een aantal strategische alternatieven op (inter)nationaal niveau kent. Daarom zal in het kader van dit MER een gebruikswaarde analyse moeten worden uitgevoerd voor deze strategische alternatieven, in verband met de eventuele keuze voor medegebruik van de Noord-oostelijke verbinding voor hoge snelheids personenvervoer.
Ook zal bij de strategische verkenning van het personenvervoer de eventuele regionale functie voor reizigers moeten worden betrokken[8].

De volgende strategische uitgangspunten voor (hoge snelheids)reizigersvervoer zullen in het MER moeten worden gemotiveerd. Bij deze verkenning zal herkenbaar rekening gehouden moeten worden met de spreiding in de prognoses voor de omvang van het reizigersvervoer.
. Er dient duidelijk te worden aangegeven van welke snelheden wordt uitgegaan bij het reizigersvervoer. Daarbij zal ook een maximum snelheid van 300 km/u in beschouwing moeten worden genomen, waarbij de bijbehorende specificaties moeten worden gedefiniëerd.[9]
. Wat zijn de belangrijkste aan- en afvoerpunten voor regionale vervoersstromen[10]?
. In hoeverre is het wenselijk en mogelijk goederenvervoer en (hoge snelheids)reizigersvervoer te combineren op de verschillende tracés? In geval van 'samengebruik' moet worden aangetoond dat een veilige en ongestoorde dienstregeling (met voldoende reservecapaciteit) mogelijk is.

---

8 Zie onder andere de inspraakreacties 27, 28, 189, 252, 296, 297 en 450, bijlage 1.

9 Onder hoge snelheidsvervoer wordt vervoer met snelheden van 250-300 km/u verstaan

10 Zie onder andere inspraakreactie 296, bijlage 1.

Niet op alle tracés is deze combinatie mogelijk. Alleen voor die tracés waarop 'samengebruik' duidelijke meerwaarde heeft zal het MER moeten aangeven welke wijzigingen in de randvoorwaarden voor ligging en ontwerp van de tracés nodig zijn ten opzichte van 'alleen gebruik' voor goederenvervoer. Het betreft met name:

- verwachte frequenties, uitgedrukt in aantal (en type) treinen per rijrichting, per relevant dagdeel (dag, avond, nacht) en per jaar, maximale piekbelasting;
- technische randvoorwaarden zoals de kleinste boogstralen en de grootste hellingen, ongelijkvloerse kruisingen met andere infrastructuur;
- lengteprofielen en dwarsprofielen (het aantal sporen en technische vormgeving bij 'samengebruik' met de HSL Amsterdam-Berlijn);
- voor regionaal personenvervoer is een tweetal voorstadhalten aan de orde gesteld in het knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN-gebied). Uit de strategische verkenning in het MER moet blijken of het openen van deze twee voorstadhalten wordt bemoeilijkt als voor de Noord-oostelijke verbinding gebruik wordt gemaakt van bestaand spoor[11].

In het belang van een objectieve vergelijking van alternatieven moet voor deze tracés bij de beschrijving van vervoersfrequenties, inrichting en milieugevolgen steeds onderscheid worden gemaakt in alléén goederenvervoer en in gecombineerd goederen- en reizigersvervoer.

**Milieukundige randvoorwaarden voor ligging en ontwerp van tracés**

In het studiegebied zal een strategische verkenning moeten worden uitgevoerd die belemmeringen vanuit natuur, landschap en het ecohydrologisch systeem zichtbaar maakt. Daarvoor kan gebruik worden gemaakt van de in paragraaf 2.2 van deze richtlijnen gevraagde inventarisatie van de beleidsmatige status van gebieden (bodembeschermingsgebied, ecologische hoofdstructuur en dergelijke). Ook kan voor dit doel een 1:50.000 kaart worden vervaardigd die de belemmeringen aangeeft. Op een dergelijke kaart kunnen gradiënten worden aangegeven die overeen komen met de grenzen tussen kwel en wegzijgingsgebieden (de 'naden' in het ecohydrologische systeem). Dit zijn de meest soortenrijke plaatsen die door tracés zoveel mogelijk haaks gekruist moeten worden om natuurschade te voorkómen. Op deze wijze kunnen in het MER randvoorwaarden worden geformuleerd voor de tracés zodat deze mede worden ontworpen vanuit belemmeringen en potenties. Voor het aspect landschap zullen de belemmeringen en potenties nauwelijks afwijken van die voor natuur, ervan uitgaande dat men heideontginningen lager waardeert dan oudere cultuurlandschappen;

Ten behoeve van de selectie van tracés kunnen behalve de natuurfuncties ook de functies wonen, landbouw, industrie, recreatie en drinkwaterwinning op kaart worden aangegeven. Het MER moet aangeven welke randvoorwaarden hieruit voortkomen voor de tracering.

---

11 Zie onder andere de inspraakreacties 173, 183 en 294, bijlage 1 .

## 3.3 Verkenning en selectie van tracé-alternatieven

**Algemeen**
In de startnotitie, in de inspraak en door onafhankelijke advisering zijn een groot aantal varianten en alternatieven voor tracering naar voren gebracht. Nagegaan moet worden of dit aantal op een gestructureerde manier kan worden ingeperkt in een zogenoemd 'trechter-proces'.

De tracé-alternatieven en -varianten, kunnen vervolgens in het MER via de onderstaande stappen ('verkenning' en 'selectie') worden behandeld zodat een verdere, gemotiveerde, inperking van het aantal in detail te onderzoek alternatieven en varianten kan plaatsvinden. Bij de verkenning in het MER zal aandacht moeten worden besteed aan de hieronder bij 'Verkenning' genoemde opties.

**Verkenning van tracé-alternatieven**
Uitgaande van de vervoerskundige uitgangspunten en randvoorwaarden voor het ontwerp en van belemmeringen en potenties in het milieu vindt een verkenning van mogelijke tracé-alternatieven plaats. Daarbij zal een duidelijk onderscheid gemaakt moeten worden in tracés voor het goederenvervoer en tracés waarop 'samengebruik' van reizigersvervoer mogelijk is. De in paragraaf 3.2 beschreven aanpak wordt niet duidelijk in de startnotitie herkend. In het MER zal deze verkenning duidelijk herkenbaar uit moeten worden uitgevoerd. De verkenning van de tracés kan plaatsvinden in de studiegebieden I, II en III die in de startnotitie zijn aangegeven, aangevuld met het door deze gebieden omsloten gebied.
Behalve de in de startnotitie genoemde tracés zullen bij deze verkenning in het MER met name betrokken moeten worden:

1. over de Noord-oostelijke verbinding zal ook vervoer naar noord-Nederland plaatsvinden. Dit kan een uitgangspunt zijn voor de keuze van tracés. Het MER moet daarom voor alle tracés aangeven wat de bijbehorende omvang en routering is van goederenvervoer naar noord-Nederland.
   Tevens zal voor de tracés nagegaan moeten worden of er aanpassingen en/of uitbreidingen nodig en mogelijk zijn om het vervoer naar noord-Nederland te verbeteren;
2. een Noordwestelijke omleiding Zutphen[14]
3. een ruimere verbindingsboog bij Deventer[15], waarbij het tracé zodanig dient te worden gekozen dat het dorp Bathmen niet op onacceptable wijze wordt ingeklemd tussen de A-1, N-344 en de spoorlijn Deventer-Twente.
4. een omleiding bij Goor[16]
5. voor passage van het gebied tussen Enschede en Hengelo, een vergroting van de bandbreedte van dit gebied, zodat naar een optimale inpassing kan worden gezocht[17]
6. aansluiting van de alternatieve tracés B en D op het tracé Hz ten zuiden van Hengelo en Delden[18]
7. een variant A/B-plus ten noorden van Doesburg tussen de tracés C/D/F en de bestaand spoorlijn Arnhem-Zutphen[19].

**Selectie van tracé-alternatieven**
De verkenning van mogelijke tracé-alternatieven en -varianten resulteert in een selectie van alternatieven en varianten welke enerzijds voldoen aan de doelstelling van het voornemen, maar anderzijds niet onaanvaardbaar zijn vanuit het oogpunt van milieu. Wederom moet een duidelijk gemotiveerd onderscheid gemaakt worden tussen de tracé-alternatieven voor goederenvervoer en de alternatieven voor 'samengebruik' met reizigersvervoer. Alternatieven en varianten die niet blijken te voldoen kunnen gemotiveerd buiten beschouwing blijven in de meer gedetailleerde beschrijving van geselecteerde alternatieven (zie paragraaf 3.4). De milieukundige hoofdcriteria die op enig moment in dit selectieproces worden gehanteerd moeten goed worden gemotiveerd en beschreven. Belangrijke aspecten bij deze selectie kunnen zijn:
. het aantal potentieel gehinderden, vooral bij passage van woonkernen;
. aantasting van bestaande natuurreservaten, relatienotagebieden, potentiële natuurwaarden en waardevolle landschappen en landgoederen;
. doorsnijding van geplande stedelijke gebieden en openhouden van gebieden voor mogelijke stedelijke ontwikkelingen op langere termijn.

## 3.4 Beschrijving van de inrichting van de tracé-alternatieven

De alternatieven moeten worden beschreven voor zover nodig om de gevolgen voor het milieu te kunnen bepalen. De technische gegevens moeten voldoende gedetailleerd zijn om de in de verdere richtlijnen gevraagde gegevens te verschaffen voor bijvoorbeeld geluid- en risicoberekeningen. Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de geselecteerde alternatieven tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.
Omdat sommige alternatieven voor deeltrajecten hetzelfde zijn, kan het verstandig zijn de gevraagde gegevens over de wijze van uitvoering en de milieugevolgen eerst per deeltraject (en tracévariant) te beschouwen (bouwstenenmethode) en daarna pas een beeld te geven van de alternatieven als totaal.
Er zal duidelijk onderscheid gemaakt moeten worden in de beschrijving van de inrichting voor de tracés met uitsluitend goederenvervoer en de tracés waarop daarnaast ook reizigersvervoer plaatsvindt. Voor de alternatieven en varianten met 'samengebruik' zal ook de inrichting voor uitsluitend goederenvervoer moeten worden beschreven.

**Inrichting, mitigatie en compensatie**
In het MER dient per relevant te onderscheiden deeltraject te worden uiteengezet in hoeverre van bestaand spoor wordt uitgegaan en welke aanpassingen daaraan worden aangebracht.
Voor nieuw aan te leggen trajecten zullen **inrichting, mitigerende maatregelen** en varianten daarvoor moeten worden beschreven, waarbij in het bijzonder aandacht nodig is voor knelpunten in tracés wat betreft leefbaarheid, natuur en landschap:
. breedte van het tracé waaronder grootschalige voorzieningen (ruimtebeslag) en aantal sporen;

. hoogteligging, aanleg van constructies voor verhoogde of verdiepte ligging en voor aansluitingen en kruisingen;
. bijzondere aandacht is nodig voor de aanleg van bakconstructies en/of tunnels bij specifieke knelpunten (passage woon-, natuur- en landschappelijke waarden). Volledige 'ondertunneling' van de Noord-oostelijke verbinding wordt overigens geen reëele optie geacht, vanwege de daarmee gepaard gaande kosten;
. faunapassages en ecoducten;
. de afstand tussen het spoor en woonhuizen en gevoelige objecten zoals scholen, ziekenhuizen en bejaardentehuizen;
. geluidisolatie van huizen en gevoelige objecten;
. te gebruiken materialen voor spoor, bruggen en constructies in verband met de akoestische en trillingveroorzakende eigenschappen ervan;
. speciale funderingen ter vermijding van trillingen;
. geluidarme bovenbouwconstructies;
. geluidafschermingen, waaronder de mogelijkheid van een geluidscherm als onderdeel van het baanontwerp;
. inzet van geluidarm materieel;
. te gebruiken materiaal voor aanleg van de aardebaan en de herkomst daarvan;
. maatregelen ter beperking van schade aan hydrologische relaties;
. bodembeschermende maatregelen om te voorkomen dat bij calamiteiten verontreinigende stoffen in bodem en grondwater terecht komen;
. maatregelen welke de kans op ontsporing verminderen en ontsporingsdetectie op de meest kritische plaatsen zoals in overloopsporen en aansluitingen;
. technische specificaties van de energievoorziening en de beveiliging voor zover deze het ruimtegebruik beïnvloeden voor alle tracé-alternatieven. Ook moet aandacht worden besteed aan het realiseren van maatregelen voor het beheer van de spoorlijn, zoals de aanleg van opstelsporen[12].

Bij het bepalen van mitigerende maatregelen dienen voorzieningen direct aan de bron de voorkeur te hebben.

**Compenserende maatregelen** dienen pas te worden ingezet (en beschreven) voor zover schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of afdoende beperkt. Het MER dient in ieder geval per alternatief aan te geven of op grond van het Structuurschema Groene Ruimte compensatiemaatregelen verplicht zijn[13].

**Aanleg**

Met betrekking tot de **aanleg** dient beknopt te worden ingegaan op:
. eventueel benodigde graafwerkzaamheden en hydrologische ingrepen;
. aan-, afvoer en opslag van materiaal;
. tijdsduur van de aanleg.

---

12 Zie onder andere inspraakreactie 377, bijlage 1.

13 Zie onder andere inspraakreactie 86, bijlage 1.

## 3.5 Nulplusalternatieven

De nulplusalternatieven in de startnotitie gaan vrijwel volledig uit van het gebruik van reeds bestaande spoorwegtrajecten, waarbij een nieuwe verbindingsboog bij Elst en Deventer wordt onderzocht.

In het eerste nulplusalternatief worden mogelijkheden onderzocht om met aanvullende maatregelen hogere snelheden op de lijn Amsterdam-Apeldoorn-Hengelo-Oldenzaal te realiseren voor het reizigersvervoer.
In het tweede nulplusalternatief wordt de verbinding Zutphen-Hengelo verdubbeld en geëlectrificeerd ten behoeve van het goederenvervoer en worden aanvullende maatregelen op dit traject voor reizigersvervoer in beschouwing genomen.

Voor zover van toepassing moeten in het MER de in paragraaf 3.4 aangegeven aspecten voor de inrichting van tracé-alternatieven ook voor de nulplusalternatieven worden behandeld indien uit de selectie van alternatieven is gebleken dat deze alternatieven goede oplossingen zijn voor de gesignaleerde problemen.

## 3.6 Meest milieuvriendelijke alternatief

Per tracé-alternatief moeten de meest milieuvriendelijke bouwstenen worden ontwikkeld op het niveau van tracering (meest milieuvriendelijke route-varianten), inrichtingswerken (geluidschermen, tunnels en dergelijke) en zonodig compenserende maatregelen. Uit deze meest milieuvriendelijke bouwstenen kan voor ieder tracé een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) worden samengesteld. Door vergelijking van de tracé-mma's kan het mma voor het gehele voornemen worden gevonden.

Bij het zoeken naar het mma dient te worden gezocht naar maximale mogelijkheden ter beperking van de overlast voor bestaande en toekomstige gebruikers van het gebied (bewoners, bedrijven, recreanten) inzake geluid, trillingen, veiligheidsrisico, barrièrewerking en beleving. Energieverbruik in relatie tot de lengte van tracés kan eveneens een rol spelen.
Verder dient de beïnvloeding van aanwezige ecologisch, hydrologisch, landschappelijk of cultuur-historisch kwetsbare en waardevolle gebieden en elementen zo beperkt mogelijk te blijven.

Bovendien moet worden ingegaan op een optimale beheersbaarheid van ongelukken en een zuinig en verantwoord materiaal- en ruimtegebruik in het kader van duurzame ontwikkeling.

## 3.7 Nulalternatief/referentiekader

Bij het nulalternatief wordt uitgegaan van de situatie die ontstaat indien het voornemen geen doorgang vindt. Dit alternatief wordt echter geen reëel alternatief geacht in relatie tot de probleemstelling en het doel van het voornemen, zodat kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling als referentiekader (zie hoofdstuk 4 van deze richtlijnen).

Het nulalternatief speelt overigens ook een andere rol. Bij elk alternatief zal aangegeven moeten worden hoe lang en tot welke omvang de bestaande route een rol zal moeten spelen voor het goederentransport na ingebruikneming van de Betuweroute en welke mitigerende maatregelen dan nodig zijn. Bovendien maakt het vervoer van goederen naar noord-Nederland over bestaand spoor deel uit van de autonome ontwikkeling indien het voornemen geen doorgang vindt.

# 4 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de WM:
Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de WM:
Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

## 4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu (in het referentiejaar 2010) zonder uitvoering van de voorgenomen activiteit, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegd beleid kunnen worden voorzien. Hiertoe behoort de groei van het goederentransport als gevolg van het realiseren van de Betuweroute.

Het studiegebied omvat de tracés van de (onder invloed van de voorgenomen activiteit) nieuw aan te leggen of te reconstrueren spoorlijnen (inpassingsgebied) en de omgeving daarvan, voor zover daar effecten kunnen gaan optreden. Per milieu-aspect kan de omvang van het studiegebied verschillen.
Bij de beschrijving van de bestaande situatie dient inzicht te worden gegeven in het grondgebruik in het studiegebied en de ligging en aard van gevoelige bestemmingen (bedrijven, woongebieden, scholen, ecologische zones etcetera). Het is van belang om te onderzoeken hoe de alternatieven zich verhouden tot het gebiedenbeleid van de provincies Gelderland en Overijsel en wat de effecten op deze gebieden zijn.

Bij het bepalen van de milieugevolgen moet bij uitbreiding van het gebruik van bestaande lijnen worden nagegaan in welke mate reeds aanwezige milieu-effecten hierdoor worden versterkt, terwijl bij aanleg van nieuwe lijnen de optredende nieuwe milieugevolgen moeten worden beschreven. Bij bundeling met andere infrastructuur (A1 en A15) dient het relatieve aandeel in de milieugevolgen van de spoorlijn te worden aangegeven.

Met betrekking tot de beschrijving van de milieugevolgen dient te worden uitgegaan van de volgende algemene richtlijnen.

- Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte en mogelijkheden voor mitigeren en compenseren.
- De beschrijving van de milieugevolgen van de alternatieven en varianten moet een goede onderlinge vergelijking en relatering aan normen mogelijk maken. Het MER dient vooral aandacht te besteden aan effecten die per alternatief of variant verschillen of die de gestelde normen dreigen te overschrijden.
- Op tracés met gecombineerd gebruik voor reizigers en goederen zal bij het beschrijven van de milieugevolgen onderscheid gemaakt moeten worden in gevolgen van alléén goederenvervoer en gevolgen van gecombineerd goederen- en reizigersvervoer.
- De effectbeschrijving dient zoveel mogelijk deelgebiedspecifiek te zijn. Hierbij kunnen twee detailniveau's worden onderscheiden: een algemene effectbeschrijving en een gedetailleerde effectbeschrijving. Als een milieuaspect in een deelgebied een knelpunt oplevert, wordt een gebiedsspecifieke analyse van de effecten gemaakt in het MER. Men kan verwijzen naar de algemene effectbeschrijving als een milieuaspect geen knelpunt oplevert. Voor tracéstukken door woonkernen en op niet-vrije-baanstukken zullen altijd geluid- en risicoberekeningen moeten worden gemaakt volgens de geldende meet- en rekenvoorschriften (zie paragraaf 4.5 en 4.6).
- Minder gangbare voorspellingsmethoden en modellen dienen te worden gemotiveerd.
- Het MER dient een indicatie te geven van de nauwkeurigheid van de voorspellingen. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven. De significantie van verschillen zal moeten worden aangegeven.
- De manier waarop de milieugevolgen zijn bepaald en omschreven dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of door expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.
- Van alle effecten, met name in de omgeving van Oldenzaal, moet worden nagegaan of deze grensoverschrijdend zijn, en zo ja, wat de omvang van de effecten in Duitsland is.

De volgende paragrafen gaan in op de te beschrijven milieu-aspecten.

## 4.2 Bodem en water

In het MER moet aandacht worden besteed aan de bestaande hydrologische en bodemkundige situatie, de autonome ontwikkeling ervan en de mogelijk toekomstige beïnvloeding per alternatief.
Het gaat daarbij om:
. invloed op eventuele bodem- of grondwaterbeschermingsgebieden, ook van aanlegwerkzaamheden;
. verandering van de bodem- en grondwaterkwaliteit, bijvoorbeeld bij doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde lokaties;
. invloed op de grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie).
Daarbij dient ook aandacht te worden besteed aan het risico dat door tijdelijke wijzigingen in de waterhuishouding (peilverlagingen, bemalingen) schadelijke, onomkeerbare effecten ontstaan.
Tevens dient te worden nagegaan in hoeverre alternatieven zijn gesitueerd in gebieden die gevoelig zijn voor zettingen of nabij oppervlaktewater liggen dat bijzonder kwetsbaar is voor verontreiniging.

## 4.3 Landschap en cultuurhistorie

In het MER dient inzicht te worden gegeven in de landschappelijke structuren en patronen en de cultuurhistorisch[14] (waaronder archeologisch) belangrijke elementen in de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de mogelijk toekomstige situaties.

Het gaat daarbij in het bijzonder om:
. aantasting[15] van grote landschappelijke eenheden met nationale of regionale betekenis door doorsnijdingof uitstralingseffecten, waaronder 'horizonvervuiling';
. aantasting van cultuurhistorische (gebouwde) elementen of (verkavelings)patronen;
. aantasting van gebieden die een belangrijke functie hebben in relatie tot veilig te stellen bodemarchief[16];
. aantasting van landgoederen[17].

---

14 Zie onder andere inspraakreactie 427, bijlage 1.

15 Bij het beoordelen van de aantasting zijn "behoud van diversiteit in het landelijk gebied","behoud van identiteit van landschapstypen" en"behoud van contrast tussen stad en land" belangrijke toetsingscriteria.

16 De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek adviseert Aanvullend Archeologisch Onderzoek uit te voeren, zie inspraakreactie 350, bijlage 1.

17 Zie onder andere inspraakreactie 376, bijlage 1.

## 4.4 Natuur

In het MER dient te worden ingegaan op belangrijke aanwezige flora en fauna, alsmede op gebieden met een potentie voor natuurontwikkeling in de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de mogelijk toekomstige situaties.
Het gaat daarbij om de directe invloed door ruimtebeslag en barrièrewerking en de indirecte invloed door versnippering, rustverstoring of verandering in het geohydrologisch systeem op:

. de actuele en potentiële habitatkwaliteit (vegetatie en fauna) met expliciete vermelding van gebieden met een formeel beschermde status en verdiscontering van kennis over Rode lijst soorten[18];
. ecologische verbindingen, waaronder verbindingen tussen deelpopulaties.

Uitgangspunt voor de beschrijving kan een algemeen geaccepteerde beschikbare ecologische kartering zijn.
Bij mogelijke beïnvloeding van natuurwaarden dient vooral te worden gelet op vochtige (door grondwater gevoede) en minder voedselrijke situaties.
Aangegeven moet worden of de tracés door het nemen van extra maatregelen op het gebied van natuurontwikkeling en/of door een bepaald beheer kunnen bijdragen aan het ecologisch functioneren van het omliggende gebied.
De aspecten landschap, bodem, water en natuur dienen in onderlinge samenhang te worden benaderd.

## 4.5 Geluid en trillingen

De geluidseffecten voor de bestaande situatie, de autonome ontwikkelingen als gevolg van de voorgenomen activiteit dienen te worden onderzocht overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai en het herziene Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS, 1996). Bij moderne baanconstructies met geluidarme bovenbouw- en bakconstructies en materieel dat voldoet aan de internationale eisen welke in de naaste toekomst verwacht kunnen worden, dient de effectvoorspelling volgens de nieuwste stand van de techniek te worden uitgevoerd en met een maximaal bronbeleid.
Bij de beoordeling van de geluidsituatie in de niet-bebouwde open gebieden van het studiegebied dient gebruik gemaakt te worden van ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981). Voorts dient de geluids- en trillingshinder in de aanlegfase, waaronder ook de hinder als gevolg van de aan- en afvoer van materialen, per alternatief globaal te worden aangeduid. Hierbij moet extra aandacht worden gegeven aan werkzaamheden gedurende de nachtperiode, in de bebouwde omgeving en gedurende het broedseizoen.

---

18 Zie onder andere de inspraakreactie 268, 284 en 376, bijlage 1.

Voor zover relevant, dient geluid afkomstig van emplacementen en rangeerterreinen (vallend onder het regime industrielawaai) te worden behandeld overeenkomstig de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai.
Bij de beoordeling van de tracé-alternatieven en varianten dienen, waar mogelijk op een kaart aangeduid, met name de volgende punten aan de orde te komen:

. het nu heersende referentieniveau van het omgevingsgeluid in de open gebieden. Dit dient als basis ter beoordeling van de verandering in akoestische kwaliteit van het invloedsgebied;
. de geluidbelasting langs de tracés, gepresenteerd als geluidcontouren in 5 dB-stappen van 67 dB(A) tot 57 dB(A) en opgave van de maatgevende etmaalperiode;
. in geval van bundeling met wegtracés (A1, RW 15) dient de gecumuleerde geluidbelasting in termen van Milieu Kwaliteits Maat (MKM) te worden bepaald, vergezeld van een kwalitatieve beoordeling van de relatieve betekenis van de bijdragende geluidbronnen (rekenmethode volgens art. 157, 3. lid Wgh);
. voor tracés met gecombineerd goederen- en reizigersvervoer dient een kwalitatieve beoordeling te worden gegeven van de hinderbeleving van het geluid ten gevolge van alléén goederenvervoer en ten gevolge van gecombineerd goederen- en reizigersvervoer;
. identificatie van knelpunten zoals:
  - woningen waar de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt overschreden[19] onderverdeeld in de volgende klassen:
    58 t/m 60 dB(A);
    61 t/m 65 dB(A) en
    66 t/m 70 dB(A).
  - geluidgevoelige terreinen zoals volgens de Woonwagenwet aangewezen woonwagenstandplaatsen, in zoverre de geluidbelasting 57 dB(A) overschrijdt;
  - natuur- en recreatiegebieden;
  - andere geluidgevoelige bebouwing zoals ziekenhuizen en scholen waarvoor een voorkeurgrenswaarde van 55 dB(A) geldt;
  - woningen waar de geluidbelasting 70 dB(A) overschrijdt;
  - stiltegebieden, in zoverre de geluidbelasting ten gevolge van de voorgenomen activiteiten een waarde van 40 dB(A) overschrijdt;
  - woningen en eventueel andere trillingsgevoelige objecten binnen een zone van 50 m aan weerskanten van de baan met schatting van optredende trillingshinder en schaderisico. In dit verband wordt verwezen naar lopend onderzoek[20].

---

19 In aansluiting op het OTB Betuweroute wordt geen onderscheid gemaakt tussen "nieuwe" en "bestaande" situaties in de zin van het BGS.

20 Zie inspraakreactie 178, bijlage 1.

Als kwantitatieve criteria ter vergelijking van de verschillende alternatieven en varianten dienen te worden gebruikt:

. het oppervlak van het akoestisch invloedsgebied met een geluidbelasting ≥ 57 dB(A) c.q. MKM ≥ 50 in geval van bundeling;
. het aantal bewoners in het invloedsgebied dat blootgesteld is aan een geluidbelasting tussen de 66 en 70 dB(A);
. het aantal woningen met een geluidbelasting > 70 dB(A);
. verlies aan stilte-, natuur- en recreatiegebieden doordat de geluidbelasting hoger wordt dan 40 dB(A);
. het aantal woningen of andere trillingsgevoelige objecten binnen een afstand van 50 m aan weerskanten van de baan.
. trillingen en invloedsgebied, beschreven aan de hand van de DIN 4150 (1992) of SBR richtlijnen (1993).

## 4.6 Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid omvat de (verandering in) risico's voor de omgeving bij transport over het spoor van gevaarlijke stoffen. Berekening en toetsing moet plaatsvinden volgens de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen"[21]. Het gaat hierbij om:

. de risico's die optreden in de huidige situatie, bij het voornemen en de alternatieven, vergeleken met de voorlopige richtwaarden in de genoemde nota;
. verandering in de individuele risico-contourafstanden voor de grenswaarde $10^{-6}$ en de streefwaarde $10^{-8}$;
. een toetsing aan de norm van $10^{-6}$ per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
. verandering van het groepsrisico in en nabij woonkernen;
. een indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

Aandacht dient te worden besteed aan de mogelijke invloed van plaatselijke situaties, zoals wissels en kruisingen, aan de ongevalskans en aan de invloed van preventieve maatregelen.
Onderzocht zal moeten worden wat de veiligheidsconsequenties zijn van het gemengd vervoer van reizigers en passagiers over één baan en hoe de toegangelijkheid en beschikbaarheid van bluswater bij de diverse tracé-alternatieven is. Ook zal een inzicht moeten worden gegeven in de mogelijke effecten van een eventueel ongeval, en in hoeverre er hierbij verschillen tussen de tracé-varianten bestaan.

---

[21] Zie de relevante notitie van de ministeries van VROM en V&W (febr. 1996): "Voorstel hoe om te gaan met (nieuwe) kennis op het gebied van risico-analyse bij het vervoer van gevaarlijke stoffen" (D. van de Brand, D. Verploegh).

## 4.7 Woon- en leefmilieu

Het MER dient een kwalitatieve beschouwing te geven van de beleving van de totaliteit van de overlast door geluid, veiligheid en trillingen, alsmede van de sociale en functionele barrièrewerking.
Verder dient te worden ingegaan op de visueel landschappelijke invloed van de nieuwe tracés op relevante punten door middel van aanzichtstekeningen of fotomontages.

## 4.8 Planologische gevolgen

Het MER dient te beschrijven welke gevolgen het project heeft voor het bestaande grondgebruik, waaronder sloop van woningen en bedrijfsgebouwen, veranderingen in ontsluitingsmogelijkheden, vermindering van het areaal aan landbouwgrond, vermindering van de gebruiksmogelijkheden van recreatiegebieden en voor het toekomstige grondgebruik zoals reeds vastgelegd in ruimtelijke plannen[22].
Daarnaast is ook een analyse gewenst van welke planologische ontwikkelingen (met name stedelijke) op de lange termijn door de aanleg van een bepaald tracé gefrustreerd kunnen worden (flexibiliteit).

---

22 Zie onder andere de inspraakreacties 34 (luchtvaart), 35 (gasleidingen), 130 (rioolwaterpersleidingen), 68, 79 en 259 (landinrichting), 464 (drinkwaterwinning) in bijlage 1.

# 5 Vergelijking van de alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de WM:
Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling worden vergeleken. Ook de autonome ontwikkeling van het milieu moet in de vergelijking worden betrokken. Varianten kunnen beter vooraf apart worden vergeleken, om te voorkomen dat alle varianten in alle combinaties in de eindvergelijking moeten worden meegenomen. De vergelijking van alternatieven zal moeten resulteren in de keuze van een meest milieuvriendelijke optie per tracé-alternatief en in de keuze van een meest milieuvriendelijk alternatief uit deze meest milieuvriendelijke tracé-opties.
Doel van de vergelijking van alternatieven is een inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, alsmede een beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie (inclusief autonome ontwikkeling) mogelijk te maken.

De beoordeling en vergelijking van de gevolgen dient op een begrijpelijke wijze plaats te vinden aan de hand de geformuleerde (milieu)toetsingscriteria. Voor zover criteria zijn geformuleerd tot een wettelijke norm dienen de effecten in ieder geval hiertegen te worden afgezet.

Tevens dient per alternatief te worden aangegeven in hoeverre de vervoersdoelstellingen voor zowel het goederenvervoer als voor het reizigersvervoer worden gehaald.
Bij de vergelijking kunnen verder ook de kostenaspecten worden betrokken.
Gezien de onzekerheden, ondermeer met betrekking tot de prognoses maar ook met betrekking tot de gewichten die aan bepaalde milieu-effecten dienen te worden toegekend, zal een gevoeligheidsanalyse deel uit dienen te maken van de vergelijking van de alternatieven.

# 6 Leemten in kennis

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de WM:
Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Artikel 7.39 van de WM:
*"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."*

De leemten in kennis en informatie, die van belang zijn voor een goede oordeelsvorming, moeten worden genoemd.
Het doel van deze beschrijving is om een indicatie te krijgen van de volledigheid van de informatie voor de besluitvorming.
Beschreven moet worden:
. welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
. in hoeverre dit de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloedt.

# 7 Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de Wm:
*"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."*

De betrokken ministers zullen bij het tracébesluit een evaluatieprogramma vaststellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.
De initiatiefnemer zal in het MER reeds een aanzet tot een dergelijk evaluatieprogramma moeten geven, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma.

# 8 Vorm en presentatie van het MER

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.
Ten aanzien van de presentatie wordt verder verzocht:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- kaartmateriaal te voorzien van een leesbare en recente ondergrond, voorzien van de gebruikte topografische namen en een duidelijke legenda. Alle in het MER genoemde plaats- en streeknamen moeten op het kaartmateriaal duidelijk zijn weergegeven. Eveneens moet op kaartmateriaal duidelijk zijn aangegeven hoe de goederenstromen verder gaan in noord-Nederland en Duitsland.

# 9 Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de WM:
Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de in beschouwing genomen alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit;
- het resultaat van de vergelijking van de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).

# BIJLAGE 1

## Lijst van inspraakreacties en adviezen NOV

Advies van de Commissie m.e.r.
Het advies van de Commissie m.e.r. is vrijwel integraal overgenomen

Advies van de Inspecteur van de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Gelderland
Het advies is opgenomen in de richtlijnen

Advies van de Directeur Landbouw, natuurbeheer en visserij, Directie oost
Het advies is opgenomen in de richtlijnen

1 dr J.H.W. Goslings, Epse
2 A. Lensing, Dieren
3 mr J.H.W. Lps, Velp
4 A. Koers, Hengelo
7 Stichting Bijzondere Begraafplaats Ellecom-De Steeg, Ellecom
8 H. van Harten, Hengelo
9 D.J. Tijken en mw drs J.J. Dijken-Hendriksen, Vierakker
10 H.J. Drent, Doesburg
11 C. Lodder en mw D.C. Bons-Leegwater, Baak
12 ir G.A.L. van Hoek, Arnhem
13 H. Hampsink (34 handtekeningen), De Lutte
14 O.T.J. de Vroomen, Markelo
15 J. Geurts en mw S. Geurts-Steen, Dieren
16 H.J.W. Niesink, Doesburg
17 Bewoners Beekseweg (8 handtekeningen), Babberich
18 ir P. Silvis, Amsterdam
19 E.J. ter Meulen, Arnhem
20 Belangenvereniging Ellecoms Belang, Ellecom
23 Gemeente Stad Delden, Delden
25 H.E. Smallegoor, Warnsveld
29 Vereniging van Gedupeerden door Betuwespoorlijn in Babberich en Oud Zevenaar, Babberich
30 B. Jansen, Dieren
31 mw A. Vugts-van Osch, Spankeren
32 Rhedens Dorpsbelang, Rheden
33 R.J.M. Elferink, Dieren
36 Stichting Milieuraad Hengelo e.o., Hengelo
37 A.J.A. Welting en drs R.J.M. Meijers, Kilder
39 M.A. Wildenbeest, Zutphen
41 H.A.M. Raben, Didam
44 S. van der Ven en mw C.J. van der Ven-van Bruggen, Ellecom
45 E. van Dongen, Drempt
46 Rentmeesters- en Administratiekantoor Duvekot (inzake jkvr A.C. Sandberg en jkvr. M.A.J. Sandberg), Rheden
49 mr F.C. de Vries, Arnhem
51 B.A.G. Hesselink, Angerlo
54 C.G.A. Rosmalen, Doesburg
55 SkyArt/Flying Objects, Steenderen
56 Gemeente Rijssen, Rijssen
57 mw W.H. Kuiper-Verkuyl, Almen
58 Gemeenteraadsfractie Partij van de Arbeid Arnhem/Gemeenteraadsfractie Christen Democratisch Appèl Arnhem, Arnhem
59 F.W. Pieron, Rheden
60 D. Wismeijer en mw A.L. Wismeijer-Remijn, Ellecom
61 H. Groot, Rheden
62 G.J. Boers, Zutphen
65 Fa Peters en Klein Herenbrink, Angerlo
69 Fam. E.G. Baas en Fam. G.A. Baas, Ellecom
71 Gemeente Deventer, Deventer
72 mw J.M. Engels-Wiggers, Arnhem

73 E. Boevé, Almen
76 N.J. Rippe, Oosterbeek
77 J. Koskamp, Drempt
78 Fam. R.F. ten Have, Beltrum
80 Slagerij Booltink, Dieren
81 dr H.A.I.M. van Leusden, Oosterbeek
82 mr M.M.J.J. Gerrits en mw M.A. Visser, Ellecom
83 Fam. W. Gijsman, Steenderen
84 Fam. W. de Boer, Steenderen
85 Belangengroep Twentelijn niet door Oldenzaal, Oldenzaal
87 Fam. P. Bast, Lochem
88 H.M. Berentsen, Zutphen
89 dr J.F. van Oosten Slingeland, De Steeg
90 H.H. van Oosten, Drempt
92 Fam. Lodewijk, Rheden
93 ir A.B. Smits, Oosterbeek
94 Fa Blikman en Zn, Zutphen
95 Twents Carmellyceum, Oldenzaal
96 Café-Restaurant De Roskam BV, Drempt
97 G.J. Aaldering, Doesburg
98 mw H. Willems-Berendsen, Doesburg
99 W. Willemsen, Rheden
100 mw M.E. Adriaanse, Ellecom
101 drs G.H. Ingenhoest, Ellecom
102 F.R. van Zetten, Dieren
103 H.B.G. Henrix, Doesburg
104 mr A.J.M. Vester, Baak
105 B.J. Westendorp en mw Y. Koning, Steenderen
106 Gemeente Gorssel, Gorssel
107 dr H. Derksen, Dieren
109 Maatschap A.A.J. Fontaine, Giesbeek
110 S.J. Vogelaar, Steenderen
112 F.P. Zwijnenberg, De Lutte
115 W. Perk, Rheden
116 mw R. Wilvink, Zutphen
117 Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf (BRD)
119 Vereniging van Eigenaren Prinses Beatrixstraat 38 t/m 68a, Hengelo
120 Belangenvereniging Dieren e.o., Dieren
121 Maatschap E.A.H. en H. Heyting, Angerlo
122 B.H. Nieuwland, Rheden
124 W.H. Kerstens, Elst
125 Van Mierlo Metaalbewerking BV, Baak
126 Gemeente Zutphen, Zutphen
127 Gemeente Wierden, Wierden
128 Gemeente Markelo, Markelo
130 Zuiveringsschap Rivierenland, Tiel
131 Rentambt Weldam (inzake A.O.F. Graaf Solms en R. von Brünau), Markelo
132 F.J. Beijleveld, Rheden
134 mw P.J. Wekenborg-van Bindsbergen, Babberich
135 mw T. Klein-Beernink, Rheden
136 ir J.L. Wilmes en mw J. Wilmes-Mols, Goor
137 mw H. Ulrich, Doesburg
138 G.J. Rekswinkel en mw D.J. Rekswinkel-Kets, Steenderen
139 S. de Graaf, Ellecom
140 E. a Taylor, Eefde
142 W. Boks, Rheden
143 mw I. Hartjes, Doesburg
145 J.J.M. Holtslag, Wichmond
146 W.J.Th. Span, Rheden
147 mw drs D. van Gilst, Oosterbeek
148 mw J. Wiltink-Linnenbank, Angerlo
149 F. en C. Meiving, Doesburg
152 ir P.A.A. van Iddekinge, Goor
153 Vereniging van Eigenaars van het Serviceflatgebouw Molenbelt, Holten
155 H.F. den Hartog, Doesburg
156 R. Olders, Rheden
157 Fam. Fokke, Rheden
158 J.D. Hartog, Ellecom
159 M.A.G. Aalberts en mw Th.H.M. Aalberts-Polman, Rheden
160 G.M. Bruger, Rheden
161 Bewoners De Kellsche Vicary (27 handtekeningen), Angerlo
162 Woonbotencollectief Koppenberch, Doesburg
163 jhr mr C.C.C.M. van Nispen tot Sevenaer, Vierakker
164 Angerlo NO-Rail (305 handtekeningen), Angerlo
165 W.G. en M. Verholt, Rheden
166 mw A. Verkade, Ellecom
167 J.P. Rijnbende, Rheden

168 R.M.W. Paas, mw M.S. Paas-Halkes, C.E., R.A. en S.M. Paas, Zutphen
169 D.L. Jordaan, Haaksbergen
170 Bewoners Buurtschap De Covik (2 eensluidende reacties; 60 handtekeningen), Steenderen
171 Gemeente Bathmen, Bathmen
174 Gemeente Angerlo, Angerlo
175 Federatie Particulier Grondbezit, Zeist
177 Recreatiegemeenschap Salland, Schalkhaar
178 Gemeente Brummen, Brummen
179 Vogelwerkgroep Stad en Ambt Doesborgh, Doesburg
181 H.W. van Til, Doesburg
183 Gemeente Arnhem, Arnhem
184 Gemeente Doesburg, Doesburg
185 Werkgroep Twentelijn Hengelo, Hengelo
186 Gemeente Vorden, Vorden
190 Gemeente Losser, Losser
191 DAS Rechtsbijstand (inzake H.B.G. Hendriks), Amsterdam
192 Stichting Wijkraad Hasseler Es, Hengelo
193 C.U. van der Klaauw, Rheden
195 Fam. J. Starink, Rheden
196 mr C.T.F. Thurkow, Ellecom
197 K. van Ditzhuyzen, Velp
198 ing. N.G. Reyneveld, Velp
199 E.A.F. Winkel en mw A.C. Winkel-Homan, Babberich
200 prof. mr O. Moorman van Kappen, Ellecom
201 J.J. Hofenk, Rheden
202 mw A. Lugtenberg-ten Have, Rheden
203 A.F. Wischmann, Wolfheze
204 J. Boelman, Arnhem
205 drs R.W.G. de Haan en mw drs M.H.G.M. de Haan-de Groot, Rheden
206 Partij van de Arbeid, Afdeling Angerlo, Angerlo
207 J.P. Crum, Oosterbeek
208 ir W.S. Overdiep, Drempt
211 A. Kersten, Rheden
212 O.F. Rijnders, Doesburg
213 J. de Leeuw, Rheden
214 J.J. Fischer, 's-Heerenberg
215 D. Hoogerbrugge, Velp
216 H.C. Rigterink en mw E.M. Rigterink-van Middelkoop, Rheden
217 Bewoners Rhiender Es (7 handtekeningen), Brummen
218 P.B. Helmhout, Rheden
219 J. Dillisse, Rheden
220 J.H. Oude Roelink (15 handtekeningen), De Lutte
221 J. Paas en mw H. Paas-Meijeringh, Rheden
222 P.H.N. Holt, Velp
223 T. Algera, Dieren
224 A.H. Kiesouw, Ellecom
225 P. van Tiel en mw K. de Vrijer, Rheden
226 Stichting Vrienden van de Oude Dremptse Kerk, Doetinchem
227 L.B.H. Witteveen, Drempt
228 R. van Pelt, Rheden
229 Fam. C.J. van de Steeg, Rheden
230 S. Grootendorst, Doesburg
234 H. en M. Boelman, Rheden
236 mw C. Jurrius, Rheden
237 H. Savert, Rheden
240 Fam. E.Th. MacGillavry, Rheden
241 mw B. Lanting-Boer, Dieren
242 W. Tuenter, Rheden
243 A. en B. Berendsen, Rheden
244 L. Hupkes, De Steeg
245 Th.J.H. Melissen en mw J.H.G. Melissen-Putman, Didam
246 Fam. A.M.A. van Ierland, Eefde
247 H.G. de Winkel, Dieren
248 Stichting Wijkcomité Wensink-Zuid, Borne
250 mw M.J.A. van Nispen tot Sevenaer-Ruijs de Beerenbrouck, Vierakker
251 Administratie Landgoed Bingerden, Angerlo
252 Euregio, Enschede
253 D.G.M. Kip en mw M.M.B. Lansink-Kip, Boekelo
260 H. Schieven, Toldijk
261 H.J. Schieven, Toldijk
262 mw A.W. Mijlhoff-Benschop, Rheden
263 Werkgroep NSW Landgoederen Enschede-Noord, Almelo
264 mw P.M.J. van Dobbenburgh-Schut, Rheden

265 mw W.J. Bakker, Rheden
266 Bewonersgroep Hummelo en Keppel, Drempt
269 T. de Jonge, Zutphen
270 Stad en Ambt Doesborgh, Doesburg
271 Ondernemersvereniging Handel en Nijverheid Rheden, Rheden
272 Pannekoekhuis Strijland/H. Westdijk, Rheden
276 Gemeente Wehl, Wehl
278 G. van Middelkoop, Warnsveld
279 J.A. Weustink, Doesburg
280 LTO, Afdeling Neede, Rietmolen
281 Administratie Landgoed Middachten, Dieren
283 mw M. Ruiter en M. Witberg, Arnhem
284 IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Oost-Veluwezoom, Rheden
285 Gemeente Oldenzaal, Oldenzaal
287 Franciscusschool, Oldenzaal
288 Gemeente Hummelo en Keppel, Hoog-Keppel
291 AEGON Recreatie Holding BV, Den Haag
292 Gemeente Rheden, De Steeg
295 Gelders Genootschap tot Bevordering en Instandhouding van de Schoonheid van Stad en Land, Arnhem
298 Gemeente Steenderen, Steenderen
302 Kerkvoogdij NH Kerk te Drempt, Drempt
303 R.P. Hulleman, Almelo
304 Fam. H. Veltman, Rheden
305 J.P. Koper, Velp
315 TAK, De Steeg
317 LTO MidOost, Afdeling Zuid West Salland, Lettele
318 Belangengemeenschap De Steeg en Havikerwaard, De Steeg
321 M. Labb, Velp
322 ir J.F. Zantinge, Velp
323 Belangenvereniging Welzijn Inwoners Stad Doesburg, Doesburg
324 L.H. van Amersfoort Zuivelhuis VOF, Rheden
326 dr J. Weber en mw G.M.M.Th. Weber-Engels, Oosterbeek
327 L.W.R. Felleman, Steenderen
328 J.M. Jansen en mw K. van Onna, Rheden
329 mw L.G. Brouwer-van den Berg, Oosterbeek
333 Vereniging Wijkraad Roershoek-Vossenbelt/Wijkraad Slangenbeek, Hengelo
334 S.J. de Jonge, Arnhem
336 Fam. E. Hartjes, Angerlo
337 mw Q.F. Spoor-Feith, Rheden
338 mw A. Kaboord-Versnel, Rheden
339 H.C. Boxman, Rheden
342 mw A. Kortes, Rheden
343 ds A.C. Dorhout Mees, Velp
344 H. Lodewijk en mw M. Rutgers, Oosterbeek
345 J.J.P.M. Peeters, Doesburg
348 J. van Waning, Amsterdam
349 G. en E. Wessels Melkveehouderijbedrijf, Markelo
352 W. Fransen, Oldenzaal
354 H.A.G. Tönis, Oldenzaal
356 D. Wouters en mw H. Wouters-de Haas, Oosterbeek
357 C.M.M. van Breukelen, Rheden
358 mw L.A. Feith-Maat, Oosterbeek
359 A.B.M. Bokkers en mw P.J.M. Bokkers-Botman, Zutphen
360 M.W. Goldsmid en V.M.E.J.F. Voorhuis, Angerlo
362 Th.W. de Graaff, Rheden
363 J.J.C. Hoftijzer, Almen
364 mw M.C.M. Reijers, Babberich
365 M.W.G.A. Visser, Babberich
366 A.J. Leeman, Dieren
367 dr A.H. Enklaar, Enschede
368 O. Nuninga, Babberich
370 Fam. B.Th.M. Koopmann, Oldenzaal
371 mw I. Wessels-van Zalingen, Steenderen
372 Fam. Chr. Beumer, Rheden
373 F.J. Kutschruiter, mw R.J.R. Kutschruiter-Stark en H. Hoogkamp, Angerlo
375 Gemeenteraadsfractie Socialistische Partij Doesburg, Doesburg
377 Werkgroep Betuwelijn door Arnhem is Rampzalig (BAR), Arnhem

378 Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA), Rijssen
379 GroenLinks Renkum, Renkum
380 Vordense Landbouwfederatie, Gorsselse Landbouwfederatie en Landbouworganisatie ZMO Warnsveld, Vorden
381 E.J. Koper, Rheden
387 J. Driessen, mw H.J.M.J. Driessen-Polhuis en M. Driessen, Rheden
388 J.H. den Herder, Haaksbergen
389 Gemeenteraadsfractie GroenLinks Oldenzaal, Oldenzaal
390 Stichting Hart voor Eefde, Eefde
391 Maatschap J. Vredegoor van Gerven, Steenderen
392 Vereniging ROVER, Werkgroep Spoorwegen, Amersfoort
393 G.A. van Erk en mw R. van Erk-van Heusden, De Steeg
394 M.J. van der Kaay, Spankeren
395 mw E. Verschuren, Vierakker
396 drs W.E. Kooijman, Drempt
397 H. Weerkamp, Steenderen
398 Camping Dorado Beach BV, Camping Het Zwarte Schaar, Camping IJsselstrand BV, Doesburg
399 Fam. J.G.M. Looman, Angerlo
401 T.C. de Bordes, Epse
402 Fam. G. Wesselink, Baak
404 Fam. C. Keizer, Rheden
405 Fam. W. Hoffman, Hengelo
406 L. Makkink, Eefde
408 H.J. Nekkers, Rheden
410 J. Sanders, Rheden
411 mw M.H. IJsseldijk-Giesen en A.T.B. en T.J.G. IJsseldijk, Steenderen
412 mw J.C. Smit-Goussens, Drempt
415 A.R. Hendriksen, Rheden
416 A. de Wit, Steenderen
417 A. Meutstege, Bronkhorst
418 J.B. Boks, Velp
419 I.G. Wieling, Dieren
420 J. Berends, Oosterbeek
422 K. van der Beek en J.W.E. Gijsman, Steenderen
423 J. Jansen, Dieren
424 C.H.M. Koster, Doetinchem
425 Bezirksregierung Münster, Münster (BRD)
426 Gemeente Weerselo, Weerselo
427 Bond Heemschut, Nijmegen
428 Dorpsraad Babberich, Babberich
429 ATLAS/SFTS BV, Lochem
430 Vereniging Behoud Twekkelo, Enschede
431 RONA-Werkgroep Holten, Holten
432 P.R. Berkhoff, Hengelo
436 Fam. W. de Greef, Fam. J. Berenpas en Fam. H. Nijkamp, Warnsveld
437 A.A.W. Tijdhof, Rietmolen
438 C. van Cappellen en E. van Dongen, Drempt
440 Gemeente Lochem, Lochem
446 Verenigde Bewoners Colmschate, Werkgroep Railverkeerslawaai, Deventer
447 C.J. Broijl, Eefde
449 Gemeente Renkum, Oosterbeek
450 Gemeente Almelo, Almelo
455 mr T.J. Jansen Schoonhoven, Almen
456 J.P. Bohnen, Babberich
459 D. Harmsen, Baak
462 Bezirksregierung Weser-Ems, Oldenburg (BRD)
464 Waterleiding Maatschappij Overijssel NV, Zwolle
465 J.H. van Woudenberg, Ellecom
466 Fam. G.J. Weijers, Angerlo
467 R. Polman, Nieuw-Dijk
468 Gemeente Holten, Holten
469 Vereniging Elst Tegen Noordelijke Afstakking (ETNA), Elst
470 Gemeente Elst, Elst
471 W.G. Kutschruiter, Nieuw-Dijk
474 H.J. van Zadelhoff, Steenderen
475 F. Budels, Rheden
476 Actie Bewoners Ellecom (52 eensluidende reacties), Rheden
477 M. Uitentuis en J.M. Butterman, Ellecom
478 J.C. van der Meulen en mw H.J. van der Meulen-van Doorneveld, Ellecom
479 mw J.C. Spierings, Ellecom
480 drs ir J.A. van Zwieten, Ellecom
481 H.F. Wolff, Ellecom
482 J.A.J. Decates, Ellecom
483 N. de Winkel, Ellecom

484 H. van der Walle, Ellecom
485 mw O. Bakker en H. Velthuis, Ellecom
486 F. Brouwer, Ellecom
487 D.H.C. Tol, Ellecom
488 K. van Rietbergen, Ellecom
489 mw G.W. ten Broek-Elhorst, Ellecom
490 G. Regeling, Ellecom
491 M. Germeraad, Ellecom
492 Fam. A. Weijers en Fam. J. Westerveld, Ellecom
493 B.R. de Klyn, Ellecom
494 H.W. Teunissen, Ellecom
495 M.A. Kamphuis, Ellecom
496 W. Alberts, Ellecom
497 G. de Visser, Ellecom
498 Chr. Kaiser, Ellecom
499 H.R. Roelfsema, Ellecom
500 Timmerbedrijf M. de Brouwer, Ellecom
501 ir B. Krijgsman, Ellecom
502 F. Agerkop, Ellecom
503 mw S.F. Agerkop-Vermeer, Ellecom
504 M. Dibbes, Ellecom
505 mw dr E.E. van Tricht-Keesing, Ellecom
506 B.F. Simons, Ellecom
507 J. Mosselman, Ellecom
508 J. Dijkstra, Ellecom
509 Th.H. de Brouwer, Ellecom
510 A.W. de Jonge van de Halen, Ellecom
511 Fam. J.R. Klunder en H.G. Eerkes, Ellecom
512 R.M. van der Leeden, Ellecom
513 M. Oovreus, Ellecom
514 A.R. Simonis, Ellecom
515 J. Houtlief en C.A. Osterloh, Ellecom
516 C.J.M. van den Heuvel, Ellecom
517 Anonieme reactie, Ellecom
518 Actie Landbouworganisaties ZMO/LTO MidOost 1 (17 eensluidende reacties), Haaksbergen
519 Maatschap J.G.M. & W.J.F. Meijerink, Haaksbergen
520 Actie Landbouworganisaties ZMO/LTO MidOost 2 (26 eensluidende reacties), Beltrum/Didam
521 H.B.A.J. Hakvoort, D.W.A. Hakvoort en mw A.H.A.Th. Hakvoort-Berndsen, Didam
522 W.J.M. Salemink, Didam
523 Th. Strikkeling, Didam
524 H.R.G. Wiendels, Didam
525 H.H.G.M. Mom, Didam
526 J. Kruis en mw A. Kruis-Loeters, Didam
528 P.W. Polman, Didam
529 B.H.J. Loeters en mw D.C.M. Loeters-van der Beld, Didam
530 LTO MidOost, Afdeling Ambt Delden, Ambt Delden
531 H. Pleiter, Groenlo
532 LTO, Afdeling Eibergen/Groenlo, Rekken
533 Actie Landbouworganisaties ZMO/LTO MidOost 3 (34 eensluidende reacties), Angerlo/Drempt/Hummelo
534 Maatschap G. en D.W. Hesselink-Wijers, Angerlo
535 Gezamenlijke Landbouwfederaties in de gemeenten Steenderen, Angerlo, Hummelo, Keppel en Doesburg, Drempt
536 G.P. Vrieze, Hoog-Keppel
537 L.H. Wentink, Hummelo
538 mw G.H. Schriek-Willemsen, Doesburg
539 B. Wijers, Angerlo
540 S. Harmsen, Lathum
541 C.J. Pennekamp, Angerlo
542 G.T.H.J. Lamers, Angerlo
543 mw H. Giesen-Metz, Angerlo
544 J. Wipfler, Doesburg
545 Gebr. H. en L. van Schriek, Angerlo
546 W. en F. Nieuwenhuis, Angerlo
547 Fam. H. Berndsen, Angerlo
548 J.M.J. Smeenk, Giesbeek
549 Actie Landbouworganisaties ZMO/LTO MidOost 4 (401 eensluidende reacties), Baak/Steenderen/Toldijk
550 H.J. Regelink, Eefde
551 N. Eliesen, Baak
552 G.J. Huetink, Bronkhorst
553 E.J. Huurnink, Vierakker
554 G. en D. Wagenvoort, Vierakker
555 H. de Groot, Almen
556 G.H. Garritsen, Toldijk
557 H.H. Beekman, Doesburg
558 A. Besseling, Bronkhorst
559 J.W. Smallegoor, Zutphen
560 H.J. Hissink, Vierakker
561 W.H. Makkink, Eefde
562 B.J.H. Peters, Drempt

563 Th. van Haeren, Didam
564 H.A.M. Gieling, Didam
565 A. Aalderink, Eefde
566 Fam. B. Rouwenhorst, Eefde
567 H.J. Hoogkamp, Doesburg
568 L.R.A. Verheij en mw M.J. Verheij-Winters, Steenderen
569 B.J. Jansen, Baak
570 H.W.E. Reilink, Kring van Dorth
571 Jonge Agrarische Vrouwen Steenderen, Baak
572 R. van Westering, Baak
573 A.J. Heijenk, Eefde
574 G. Pelskamp, Almen
575 G. Loman en mw A.E. Loman-Ottens, Vierakker
576 H. Herberts, Doesburg
577 R. Bannink, Kring van Dorth
578 E. Hendriksen, Zelhem
579 R.J.M. Horstink, Olburgen
580 G. en I.B. Boschloo, Almen
581 E. van Zeijts en mw D. van Zeijts-de Groot, Eefde
582 H.A.J. Berends, Almen
583 T.H. Janssen, Keijenborg
584 B.H. Hendriks, Baak
585 R. Wolbrink, Baak
586 mw J. Wolbrink, Baak
587 Anonieme reactie, Keijenborg
588 J. Keppels, Zutphen
589 Maatschap G.A. en G.H.M. Bolder, Nieuw-Dijk
590 B.A.J. Hakvoort, Drempt
591 G.J. Regelink en mw C.J.E. Regelink-Vrieze, Laag-Keppel
592 R. Klein Ikkink, Baak
593 Actie Vereniging Leefbaar Nieuw-Dijk (98 eensluidende reacties), Nieuw-Dijk
594 mw M. Verbücheln, Didam
596 Buurtvereniging Het Groene Veld, Nieuw-Dijk
597 H.B. Derksen, Didam
598 Fam. W. Reintjes, Didam
599 V. Menting, Didam
600 W.J. Loef en mw A. Loef-ter Soert, Didam
601 T.G. Olthof, Didam
602 H. Kummeling en W.G.M. Thijssen, Didam
607 Actie Velp in Twee Nee!/Op ons dak geen Betuwetak (52 handtekeningen), Velp
608 G. de Kuijper, Velp
609 ir F.H. Meijer en mw J.H. Roth-van Kuijpers, Velp
610 M. Maalcke, Velp
611 H.M. Otten, Velp
612 J.F.A. Zunnebeld, Velp
613 mw A. Eringsfeld, Velp
614 mw I. van IJzeren-Kuiper, Velp
615 mw R.N.J. Kamphuisen, Velp
616 mw T.M. Sanders-Burgers, Velp
617 mw H.M. Roelofsen-Budel, Velp
618 mw E.H. de Vries-van der Knokke, Velp
619 H. Westmijze, Velp
620 M.H.M. Vermeulen en mw S.H.J. Venhorst, Velp
621 mw P.I. van den Hoven-de Bruijn, Velp
622 J. Boks, Velp
623 Anonieme reactie, Velp
624 Anonieme reactie, Velp
625 Anonieme reactie, Velp
626 Anonieme reactie, Velp
627 Actie Bewoners Vierakker/Wichmond (98 eensluidende reacties), Wichmond
628 Fam. J. ten Have, Wichmond
629 mw M. Verwoerd, Wichmond
630 Ph. en G. Vaartjes, Wichmond
631 mw H. Masselink, Wichmond
632 Actie Huurdersvereniging Rosande van Wassenaersheuvel (77 eensluidende reacties), Oosterbeek
634 Actie Bewoners Nieuw-Dijk (108 eensluidende reacties), Nieuw-Dijk
637 Actie Bewoners Oosterbeek (7 eensluidende reacties), Oosterbeek
638 Actie Bewoners Toldijkseweg (3 eensluidende reacties; 41 handtekeningen), Steenderen
639 Actie Bewoners Spreeuwenstraat (4 eensluidende reacties), Hengelo
641 mw G.A.M. Snelder-Wissink, Baak
642 mw M.C.E. Bonga-Tulleken, Vierakker
647 mw N.W. Wijers-Hankoop, Steenderen
648 Werkgroep Agrarische Vrouwen Steen-

deren, Hummelo, Keppel, Doesburg e.o., Baak
649 Auto Bleeker BV, Hengelo
650 Federatie Landbouw Lochem, Barchem
653 Ministerie van Binnenlandse Zaken, Directie Brandweer en Rampenbestrijding, Den Haag.

## B. Lijst van inspraakreacties en adviezen die betrekking hebben op zowel de NOV als RW15

21 Fam. H. Kleinsman, Rietmolen
22 F. Carol, Hengelo
26 Recreatieschap Achterhoek Liemers, Hummelo
27 Samenwerkend Openbaar Vervoer Gelderland (SOVG), Arnhem
28 IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Losser, Losser
34 DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, Directie Noord-Oost Nederland, Meppel
35 NV Nederlandse Gasunie, Groningen
38 J.C. van den End, Ellecom
40 GIBO Adviesgroep Juridische Zaken (inzake Fam. J.G.M. Lucassen), Zevenaar
42 Naam bekend bij Inspraakpunt, Haaksbergen
47 mw A. van Dongen, Drempt
50 Gemeente Borculo, Borculo
52 Comité Dieren Zuid, Dieren
53 Vereniging tot Behoud van Molens in Nederland 'De Hollandsche Molen', Amsterdam
63 C. Boer, Maartensdijk
64 J. van der Veen, Delft
66 Fam. L.J.M. de Witte en mw J.B. de Witte-Geelink, Rietmolen
67 Maatschap Te Brake-Tijdhof, Rietmolen
68 J.A.A. ter Haar (mede namens mw J. ter Haar-van Asperen, Enschede), Utrecht
70 R.J. Gaymans en J.B. van Heek, Enschede
74 Stichting Edwina van Heek, Enschede
75 J. Buitenhuis en mw C.H. Buitenhuis-Booy, Heelweg
79 Landinrichtingscommissie, Zwolle
86 ir T.W.H. Fockens (36 handtekeningen), Rietmolen
91 J. Jordaan, Enschede
108 Nederlandse Mycologische Vereniging, Wijchen
111 Bewoners Buurtschap Boekelerhoek (46 handtekeningen), Enschede
113 mw C.F. Cromhoff-van Heek, Deurningen
114 B.G. Cromhoff, Deurningen
123 Gemeenschap Rietmolen, Rietmolen
129 Stichting Dorpsraad Boekelo, Enschede
141 I.M. Henning en mw A. Henning-de Koning, Zutphen
144 Buurtkring Usselo, Enschede
150 mw F. ter Kuile-van Heek, Boekelo
151 Heidemij Advies BV (inzake Lankheet BV), Den Bosch
154 J.A. ten Beitel, Rietmolen
172 Gemeente Borne, Borne
173 Provincies Overijssel en Gelderland, Zwolle
176 A.R. Groot Wassink, Heelweg
180 Buurtschappen Stemlanden en Molenveld (13 handtekeningen), Enschede
182 Gemeente Neede, Neede
187 Gemeente Ambt Delden, Bentelo
189 Gemeente Hengelo, Hengelo
194 Stichting Museum Buurtspoorweg, Haaksbergen

209 Belanghebbende Enschedese Landgoedeigenaren (18 handtekeningen), Enschede
210 H. Smit, Groenlo
233 ir F.C. d' Audretsch, Enschede
238 J.H. Langerak, Rheden
257 A.J. Bijkerk, Enschede
258 ing. J.G.M. en G.A. Olthof, Neede
259 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Dienst Landinrichting en Beheer Landbouwgronden in de Provincie Gelderland, Arnhem
268 Vereniging Das & Boom, Beek-Ubbergen
273 M.C.M. Leferink, Boekelo
275 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Centraal-Gelderland, Arnhem
277 Twentse Werkgroep Natuurbehoud, Enschede
286 Stichting Twickel, Delden
290 Platform Verkeer en Vervoer Overijssel, Zwolle
293 Gemeente Lichtenvoorde, Lichtenvoorde
294 Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), Nijmegen
296 Gemeente Enschede, Enschede
297 Gemeente Duiven, Duiven
299 Gemeente Wisch, Varsseveld
300 Stichting Vrienden van de Gelderse Molen, Arnhem
301 Gelders Platform Verkeer en Vervoer, Arnhem
307 J. Meijer, Boekelo
308 IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Markelo, Markelo
310 Bewoners Leugemorsweg/Stokkersweg, Eibergen
311 LTO, Afdeling Haaksbergen, Haaksbergen
312 M. Beekhuizen RA, Haaksbergen
313 H.H. Rotman, Markelo
316 Stichting Twenteroute PLUS, Eibergen
319 Comité Noordelijke Aftakking Betuweroute Zutphen, Zutphen
320 Vereniging Vrienden van Twickel, Goor
325 M.D.R.A. van Helsdingen, Zutphen
332 W.A.S. ter Kuile, Boekelo
335 B.A. Veldkamp, Harreveld
340 G. Lenderink, Rietmolen
341 H.J.G. Holtkamp, Enschede
350 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Amersfoort
351 Regio Twente, Enschede
353 Werkgroep Leefbaar Olden Eibergen, Eibergen
355 M.J.M. te Poele, Lichtenvoorde
369 J.H. te Grootenhuis, Varsseveld
374 Milieuraad Haaksbergen, Haaksbergen
376 Gelderse Milieufederatie (mede namens Natuur en Milieu Overijssel, Geldersch Landschap, Overijssels Landschap en Natuurmonumenten Inspecties Gelderland en Overijssel), Arnhem
382 ir G.J. ter Kuile, Boekelo
383 IVN Vereniging voor Natuur -en Milieueducatie, Afdeling Groenlo, Eibergen, - Neede, Eibergen
384 Haarlo's Belang, Haarlo
385 J.E. Hanterink, Oldenzaal
400 Boekelose Ondernemers Vereniging (BOV), Boekelo
407 Fam. P. Roosendaal, Varsseveld
409 P.K.T. Lenos, Boekelo
413 Fam. J.W. en A.A. te Fruchte, Beltrum
414 M.G.J. Witbreuk en S.B.M. ten Thije o.g. Boonkkamp, Boekelo
433 mw E. Weernink-Gröniger, Rietmolen
434 mw C.C. Wagenaar-van den Nieuwenhof, Nieuw-Dijk
435 ir A.J.W. Voorthuis, Hengelo
439 Stichting De Overijsselse Molen, Holten
441 Gemeente Warnsveld, Warnsveld
442 Gemeente Didam, Didam
443 Landbouwfederatie Lichtenvoorde, Vragender
444 dr H.E. van der Aa, Boekelo
445 Groessen In Protest (GRIP; 209 handtekeningen), Groessen
448 A. Brummelhuis, Oldenzaal
451 Gemeente Zevenaar, Zevenaar
452 Stichting Museum Het Schildersvak, Enschede
453 LTO MidOost/Landbouwmaatschappij ZMO, Deventer
454 R. Stevens, Doesburg
457 W.G. Jansen, Enschede
458 C. van Dijk, Oosterbeek

460 Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist
461 Fam. W. Waanders, Haaksbergen
463 H.W.P. Quartero PhD, Enschede
472 F. Brouwers en A.J.T. Schennink, Velp
473 J.C. Lieftink, Eibergen
527 J.B. ten Hag, Haaksbergen
595 M.J.A.M. van Spanjen, Nieuw-Dijk
603 Actie Bewoners Tracégebied RW15 Varsseveld-Enschede (57 eensluidende reacties), Enschede/Haaksbergen/Rietmolen
604 Fam. W. Pulle, Rietmolen
605 G.L. Egberink, Boekelo
606 J.A. Egberink, Enschede
633 Actie Vereniging Heelwegs Belang (88 respectievelijk 89 handtekeningen), Heelweg
635 Actie Bewoners Doesburg/Angerlo (31 eensluidende reacties), Doesburg/Angerlo
636 D. Oskamp, Doesburg
640 A.F., G.A. en J.G. 't Hoen, Haaksbergen
643 Gemeente Haaksbergen, Haaksbergen
646 prof. dr A.D.F. Addink, Leiden
652 Staatstoezicht op de Volksgezondheid, Inspecties van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Gelderland en Overijssel, Arnhem en Zwolle

## BIJLAGE 2

### Inspraakrapport Startnotitie Noord-oostelijke verbinding

Samenvatting van de inspraakreacties en de adviezen op de Startnotitie en de reactie daarop van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

**Inhoudsopgave**

**1 Inleiding** 3
1.1 Algemeen 3
1.2 Inspraakprocedure 4
1.3 Verwerking reacties 5
1.4 Indeling van de reacties in rubrieken 7
1.5 Leeswijzer 8

**2 Reacties** 9
2.1 Probleemverkenning en doel 9
*2.1.1 Probleemverkenning 9*
*2.1.2 Doel 10*
*2.1.3 Nevendoel 11*
*2.1.4 Relaties met andere studies en projecten 11*
*2.1.5 Warnemünde 13*
*2.1.6 Tijdelijke situatie 13*
*2.1.7 Uitgangspunten 13*
*2.1.8 Financiering 15*
2.2 Alternatieven 16
*2.2.1 Nul-alternatief en ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief 16*
*2.2.2 Voorkeursalternatieven 17*
*2.2.3 Bezwaar tegen alternatieven 18*
*2.2.4 Combinatie alternatieven 18*
*2.2.5 Aanlegwijze 19*
2.3 Nieuwe alternatieven en varianten 20
*2.3.1 Algemeen 20*
*2.3.2 Nieuwe alternatieven en varianten die naar aanleiding van de inspraak in de Trajectnota/MER zullen worden meegenomen 21*
*2.3.3 Alternatieven en varianten in de regio Hengelo/Enschede 21*
*2.3.4 Alternatieven en varianten rond Zutphen 22*
*2.3.5 Alternatieven en varianten in het gebied ten zuidwesten van Eibergen tot aan Doetinchem 23*
*2.3.6 Voorgestelde alternatieven en varianten die niet in de Trajectnota/MER zullen worden meegenomen 23*
*2.3.7 Alternatieve vervoerwijzen en routes 27*
2.4 Effecten 29
*2.4.1 Geluid en trillingen 29*
*2.4.2 Bodem en water 30*
*2.4.3 Natuur en landschap 31*
*2.4.4 Risico's gevaarlijke stoffen 32*
*2.4.5 Woon- en leefmilieu en recreatie 33*
*2.4.6 Ruimtelijke ordening en regionale economie 33*
*2.4.7 Lokaal en regionaal verkeer en vervoer 34*
*2.4.8 Landbouw 35*

*2.4.9 Kosten* 35
2.5 Procedure 36
*2.5.1 De algemene procedure* 36
*2.5.2 Informatievoorziening* 37
*2.5.3 Schadevergoedingen* 38
2.6 Vorm en presentatie 39
*2.6.1 Ontbreken van informatie* 39
*2.6.2 Vaktaal* 40

**3 Vervolg van de procedure** 41
3.1 Algemeen 41
3.2 Tracéwetprocedure/milieu-effectrapportage (m.e.r) 41

Verklarende Woordenlijst 43

Bijlage I: Overzichtslijst namen van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummers 46

Indeling vraag- en antwoordnummers in rubrieken en categorieën en verwijzing naar bladzijdenummers in het rapport (uitklapvel) 62

# 1 Inleiding

## 1.1 Algemeen

In het kader van de Tracéwet-procedure en milieu-effectrapportage (m.e.r.) voor de Noord-oostelijke verbinding is op 15 april 1996, door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), de Startnotitie Noord-oostelijke verbinding ter visie gelegd.

In de periode van 15 april tot 10 juni 1996 heeft een ieder de mogelijkheid gehad te reageren op de Startnotitie.
Het voorliggende rapport bevat een overzicht van de binnengekomen reacties en de daarbij geformuleerde antwoorden. De reacties zijn gebruikt voor het opstellen van het advies voor de richtlijnen door de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Dit advies en de inspraakreacties hebben de basis gevormd voor de Richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) Noord-oostelijke verbinding. De Richtlijnen zijn opgesteld door de Minister van V&W en de Minister van VROM. De milieu-effecten zullen geïntegreerd worden afgewogen in de Trajectnota/MER Noord-oostelijke verbinding.

Tegelijk met het verschijnen van de Startnotitie Noord-oostelijke verbinding is de Startnotitie Rijksweg 15 uitgebracht. Beide projecten doorlopen dezelfde procedure en deze wordt parallel (tegelijkertijd) gevolgd.

## 1.2 Inspraakprocedure

De inspraaktermijn voor deze fase van de studie naar de Noord-oostelijke verbinding bedraagt formeel 4 weken (vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht). Gezien de omvang van het project was een langere inspraaktermijn wenselijk. Daarom is de inspraaktermijn verlengd tot 8 weken.

Tijdens de inspraakperiode van de Startnotitie, zijn door NS Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland tien informatie-avonden georganiseerd in het studiegebied. Op deze avonden is aan belangstellenden zoveel mogelijk informatie gepresenteerd over het project Noord-oostelijke verbinding. Deze informatie had betrekking op de te volgen procedure en op de inhoud van de Startnotitie.
De ligging van de tracé-alternatieven is in de Startnotitie weergegeven door middel van bandbreedtes van 500 meter die zijn geprojecteerd op een globale topografische ondergrond (schaal 1:100.000) van het totale studiegebied. Op de informatie-avonden zijn de bandbreedtes gepresenteerd op een meer gedetailleerde topografische ondergrond (schaal 1:10.000). Hierdoor zijn alle belangstellenden in de gelegenheid gesteld een meer gedetailleerd beeld te krijgen van de ligging van de bandbreedtes.
Na een presentatie van het project Noord-oostelijke verbinding en/of Rijksweg 15 door NS Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland was er gelegenheid om vragen te stellen.

De volgende informatie-avonden zijn georganiseerd:
- Deventer 23 april 1996;
- Zutphen 24 april 1996;
- Didam 6 mei 1996;
- Markelo 7 mei 1996;
- Almelo 8 mei 1996;
- Doesburg 14 mei 1996;
- Arnhem 20 mei 1996;
- Beckum 21 mei 1996;
- Hengelo 22 mei 1996;
- Groenlo 23 mei 1996.

Na afloop van deze tien informatie-avonden hebben de gemeenten Rheden en Renkum een eigen informatiebijeenkomst georganiseerd.
De tien informatie-avonden zijn door ca 2000 personen bezocht.

## 1.3 Verwerking reacties

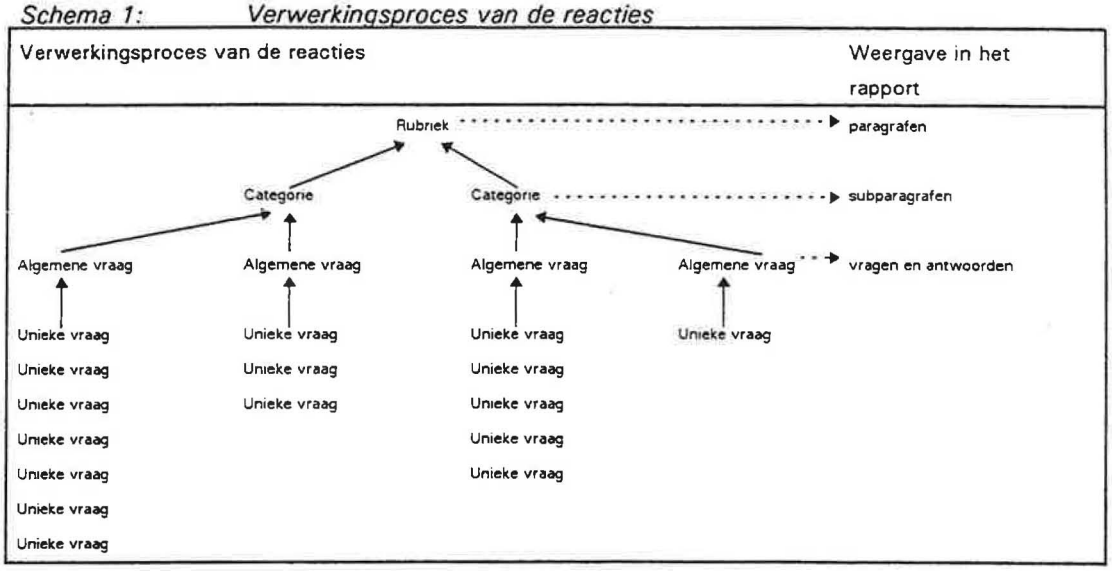
Alle schriftelijke reacties en meningen zijn gestuurd naar het centraal inspraakpunt in Den Haag (Kneuterdijk). Er zijn 655 brieven ontvangen waarin soms reacties zijn gegeven op meerdere onderwerpen. In totaal zijn er daardoor 1817 reacties op verschillende onderwerpen ontvangen en verwerkt in dit rapport. Drie brieven die zijn binnengekomen na sluitingsdatum zijn niet verwerkt in de statistieken.

Bij het inspraakpunt zijn drie soorten brieven binnengekomen:
- brieven m.b.t. de Noord-oostelijke verbinding;
- brieven m.b.t. Rijksweg 15;
- brieven m.b.t. zowel de Noord-oostelijke verbinding als Rijksweg 15.

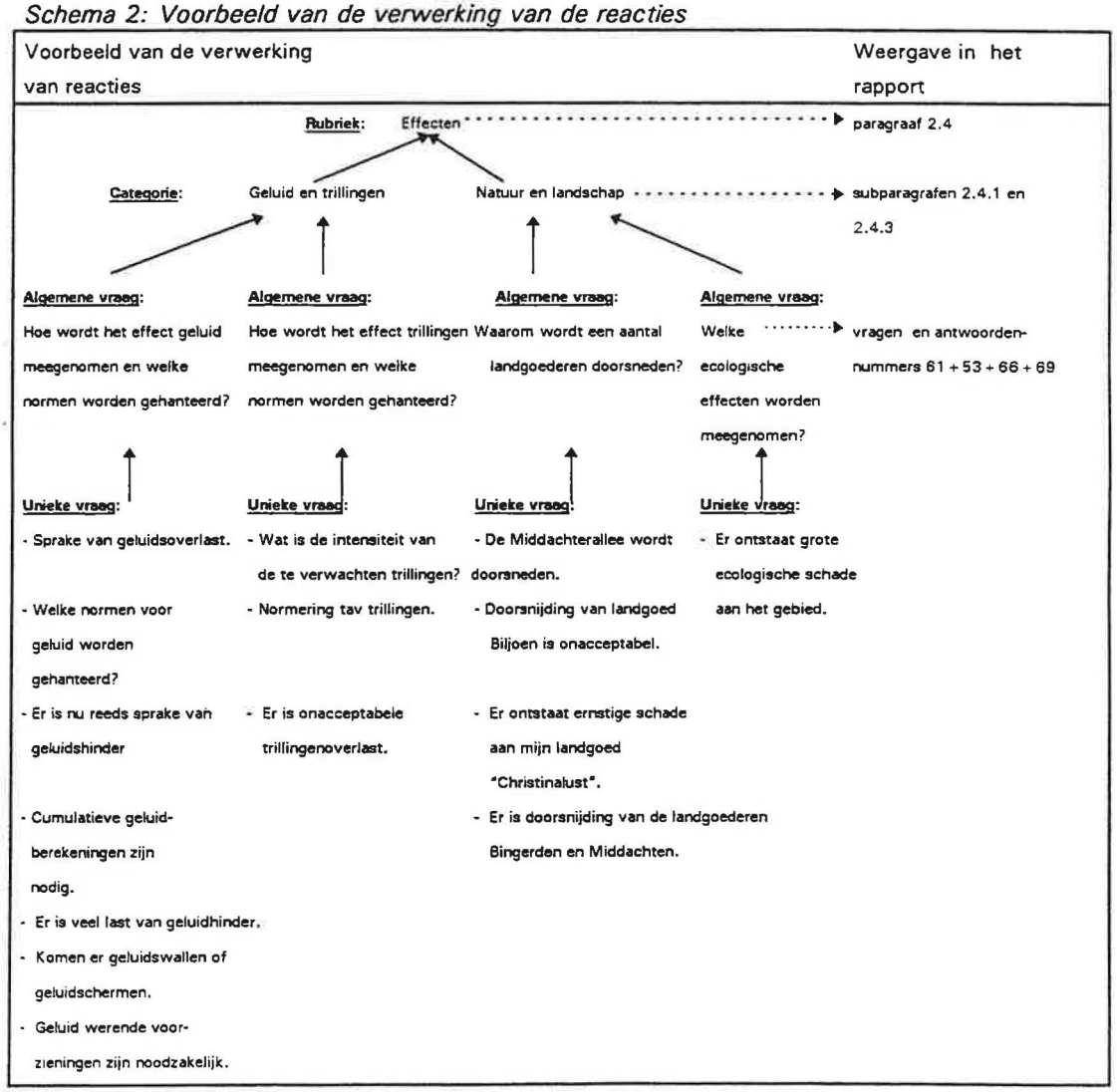
De laatstgenoemde groep brieven is het grootst. De reacties die betrekking hebben op Rijksweg 15 zijn verwerkt in het Inspraakrapport Startnotitie Rijksweg 15.
Het inspraakrapport Startnotitie Rijksweg 15 is op dezelfde wijze opgezet als het inspraakrapport voor de Noord-oostelijke verbinding.

In dit rapport wordt ingegaan op reacties die betrekking hebben op de Noord-oostelijke verbinding, dat wil zeggen op reacties uit de eerste en de laatste groep brieven. In de bijlage staat aangegeven wanneer de reactie betrekking heeft op Rijksweg 15
De reacties zijn op het inspraakpunt voorzien van een nummer, de insprekers hebben een ontvangstbevestiging (met dit nummer) ontvangen.
De wijze waarop de inspraakreacties zijn verwerkt wordt weergegeven in schema 1 en 2. In schema 1 is het verwerkingsproces in algemene zin weergegeven. Schema 2 bevat een voorbeeld van de verwerking van een deel van de reacties die gaan over de effecten geluid en trillingen en natuur en landschap.
Alle afzonderlijke, individuele vragen die over hetzelfde onderwerp gaan zijn samengevat tot "algemene" vragen. Deze "algemene" vragen zijn een samenvatting van de reacties van insprekers. Het rubriceren en categoriseren van de unieke reacties leidt tot een zekere beperking van alle nuances in de vragen.
Als tweede stap zijn de algemene vragen ingedeeld in categorieën. Een categorie bevat steeds zoveel mogelijk soortgelijke algemene vragen.
De categorieën zijn vervolgens gebundeld tot rubrieken die overeenkomen met de hoofdstukindeling van de Startnotitie. De reacties die betrekking hebben op nieuwe alternatieven of varianten zijn in een rubriek ingedeeld die niet in de Startnotitie als hoofdstuk is opgenomen.

*Schema 1: Verwerkingsproces van de reacties*

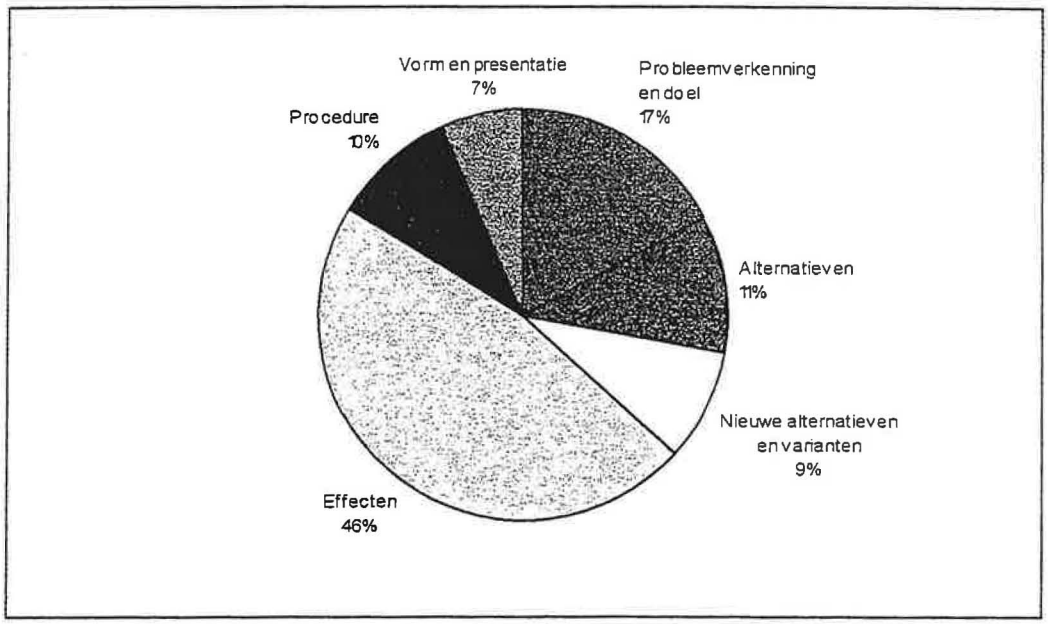



*Schema 2: Voorbeeld van de verwerking van de reacties*



## 1.4 Indeling van de reacties in rubrieken

Het merendeel van de binnengekomen reacties heeft betrekking op de effecten die de Noord-oostelijke verbinding kan veroorzaken (zie figuur 1).
Hieronder volgt een korte toelichting op de verschillende rubrieken.




*figuur 1: Verdeling van de reacties over de rubrieken*

**Probleemverkenning en doel**
De rubriek Probleemverkenning en doel bevat 17% van het aantal binnengekomen vragen. De belangrijkste reactie binnen deze rubriek, is de vraag waarom het uitgangspunt "bundeling met bestaande infrastructuur" niet voor alle alternatieven is gehanteerd.

**Alternatieven**
Binnen de rubriek Alternatieven (11%) gaan de meeste reacties over de mogelijke wijze van aanleg (verdiepte of ondergrondse ligging van de tracés).

**Nieuwe alternatieven en varianten**
In de rubriek Nieuwe alternatieven en varianten (9%) zijn door veel insprekers alternatieve routes en alternatieve vervoerwijzen genoemd om de goederen naar Duitsland te vervoeren. Daarnaast zijn ook nieuwe varianten naar voren gebracht.

**Effecten**
In de rubriek Effecten (40%) hebben de meeste vragen of reacties betrekking op geluidseffecten en de mogelijke hinder die daarvan wordt ondervonden.

**Procedure**
De meeste vragen in de rubriek Procedure (10%) gaan over mogelijke schadevergoedingen aan zowel particulieren als de landbouw.

**Vorm en presentatie**
Bij Vorm en presentatie (7%) wordt met name gewezen op het kaartmateriaal.

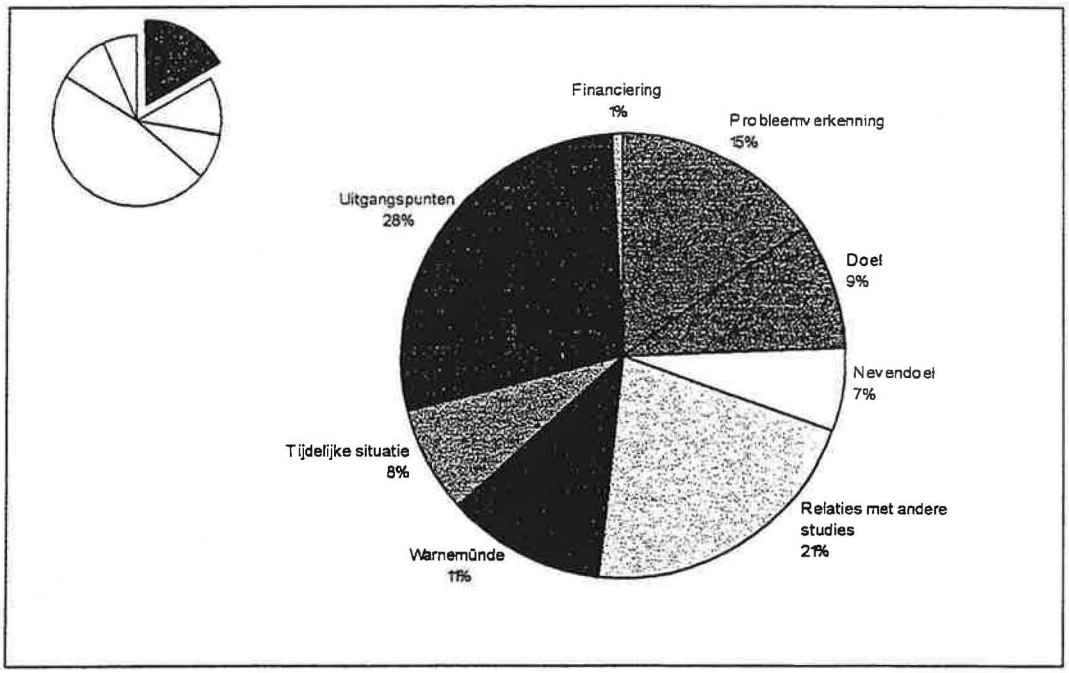
## 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de (algemene) vragen beantwoord die uit de inspraak naar voren zijn gekomen.
In hoofdstuk 3 is het vervolg van de procedure voor de Noord-oostelijke verbinding weergegeven.
In bijlage I is een alfabetische lijst opgenomen met de namen van de insprekers en de uitleg hoe aan de hand van deze lijst de antwoorden op de reacties kunnen worden gevonden.
Achterin het rapport is een uitklapvel opgenomen waarop een overzicht wordt gegeven van de bladzijden waarop de vragen en antwoorden in het rapport zijn terug te vinden.
Op de pagina's 42 t.e.m. 44 is een verklarende woordenlijst opgenomen.

# 2 Reacties

## 2.1 Probleemverkenning en doel

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek Probleemverkenning en doel.
In deze rubriek zijn de ingekomen reacties verdeeld over acht categorieën. In figuur 2 geeft de kleine taartverdeling het totaal van alle reacties weer, met daarin de gekleurde taartpunt als de rubriek "Probleemverkenning en doel". Deze kleine taartverdeling wordt in iedere paragraaf herhaald, zodat naast de verdeling van de reacties binnen een rubriek, tevens het beeld aanwezig is van het aandeel in het totale aantal reacties.
De grote taartverdeling geeft de onderverdeling weer van de verschillende categorieën binnen de rubriek Probleemverkenning en doel.




*Figuur 2: Verdeling van de reacties in categorieën in de rubriek Probleemverkenning en doel*

### *2.1.1 Probleemverkenning*

Deze reacties hebben betrekking op de probleemverkenning. De binnengekomen reacties zijn samengevat in twee vragen: enerzijds vragen over nut en noodzaak van de Noord-oostelijke verbinding en anderzijds vragen over de gehanteerde prognoses voor het goederenvervoer.

1 *De noodzaak van de Noord-oostelijke verbinding is onvoldoende aangetoond*

De noodzaak van de Noord-oostelijke verbinding volgt uit:
1 de overeenkomst van Warnemünde;
2 het besluit inzake de Betuweroute;
3 de problematiek rond Arnhem;
4 het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II);
5 Vierde Nota voor de Ruimtelijke Ordening (Extra).

ad 1) In het verdrag van Warnemünde is vastgelegd dat de noordelijke aftakking van de Betuweroute zal worden onderzocht.

ad 2) Bij het besluit over de Betuweroute heeft de Tweede Kamer aangegeven dat met de uitvoering van de Noord-oostelijke verbinding moet worden begonnen op een zodanig tijdstip dat deze in gebruik kan worden genomen, zo kort mogelijk na de openstelling van de Betuweroute. Het besluit over de Noord-oostelijke verbinding is door de Tweede Kamer gebonden aan een termijn van 4 jaar na de besluitvorming inzake de Betuweroute (juni 1995).

ad 3) In het gebied rond Arnhem is op dit moment sprake van een aanzienlijke omgevingshinder. Een verdere toename van het goederenvervoer leidt tot een, naar verwachting, meer dan wettelijk toegestane omgevingshinder.

ad 4) In het SVV II is de verbinding Arnhem-Zutphen-Hengelo-Oldenzaal-grens opgenomen als (te realiseren) hoofdtransportas voor het personenvervoer per spoor.

2 *De prognoses voor het goederenvervoer dienen beter onderbouwd te worden*

In eerste instantie is uitgegaan van de prognoses voor de Betuweroute (o.a. rapport Commissie Hermans). De prognoses blijven echter een onderwerp van studie tijdens het m.e.r.-proces en worden op basis van nieuwe ontwikkelingen eventueel aangepast en verder onderbouwd.

*2.1.2 Doel*

In deze categorie zijn de reacties opgenomen die naar de precieze omschrijving van het doel van de Noord-oostelijke verbinding vragen. Veel insprekers zetten vraagtekens bij de combinatie van goederenvervoer met hogesnelheidstreinverkeer.

3 *Wat is het doel van het project?*

Het project kent een hoofddoel en een nevendoel.

Het hoofddoel van het project is het tot stand brengen van een hoogwaardige spoorwegverbinding tussen de Betuweroute, ten oosten van het Container Uitwissel Punt bij Valburg en de grensovergang Oldenzaal, waarbij tevens wordt aangesloten op het bestaande spoorwegnet via Deventer richting noord-Nederland en waarover de rond 2010 voorziene hoeveelheid goederenvervoer per spoor op een voor de

vervoerders adequate en voor de omgeving aanvaardbare wijze afgewikkeld kan worden.

De nevendoelstelling van het project is het bestuderen of, en zo ja in welke mate en onder welke voorwaarden, de Noord-oostelijke verbinding tevens kan worden benut voor reizigersvervoer (inclusief hoge snelheidstreinen) en welke reistijdverkorting daarmee kan worden bereikt.

### *2.1.3 Nevendoel*

In de reacties worden vragen gesteld over de combinatie van goederenvervoer en reizigersvervoer op de bestaande lijnen. De belangrijkste vraag hierbij is of het wel mogelijk is om het huidige/toekomstige reizigersvervoer in stand te houden als er tevens goederen over de lijn vervoerd moeten worden? Daarnaast wordt gesteld dat het reizigersmedegebruik in potentie meer voordelen voor de regio zou opleveren dan het goederenvervoer.

4 *Wordt de afwikkeling van het huidige regionaal personenvervoer in stand gehouden bij gebruik van de Noord-oostelijke verbinding over bestaand spoor?*

De Noord-oostelijke verbinding zal, bij de alternatieven over bestaand spoor, worden ingepast in de dienstregeling, naast de capaciteit die nodig is voor het regionale reizigersvervoer.

5 *In welke mate heeft het project Noord-oostelijke verbinding relaties met de plannen die er zijn omtrent de HST Amsterdam-Berlijn?*

Voor de HST Amsterdam-Berlijn wordt eerst onderzocht of er voldoende aanbod van reizigers is. Dit aanbod bepaalt of het streven naar een reistijdverkorting van deze HST op Nederlands grondgebied rendabel is. Bij voldoende aanbod is vervolgens de route van de HST aan de orde.
Een aantal alternatieven van de Noord-oostelijke verbinding is daarbij een te onderzoeken optie. Dit komt in de Trajectnota/MER aan de orde.

### *2.1.4 Relaties met andere studies en projecten*

In de reacties zijn vragen gesteld over de relatie tussen de studie naar de Noord-oostelijke verbinding en andere (lopende) projecten in het studiegebied. Het gaat hierbij om projecten als "de route Noord-Nederland", de Integrale Verkenning Infrastructuur De Liemers (IVIL-studie), Rijksweg 15, ontwikkelingen in het gebied knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN), plannen in de regio Hengelo-Enschede en andere relevante beleidsplannen.

6 *Wat is de relatie tussen de Noord-oostelijke verbinding en de verkennende studie voor de verbinding naar Noord-Nederland?*

De verkennende studie voor het goederenvervoer naar Noord-Nederland wordt gelijktijdig met de studie naar de Noord-oostelijke verbinding uitgevoerd. De resultaten kunnen worden meegenomen in de Trajectnota/MER.

Voor de bestaande lijn (Elst-Arnhem-Deventer wordt in de Trajectnota/MER een beschouwing gemaakt waarbij tevens de goederenstroom naar het noorden wordt beschouwd. Het gebied ten noorden van Deventer valt buiten het studiegebied van het project Noord-oostelijke verbinding en is onderwerp van genoemde verkennende studie.

7 *Wat is de relatie tussen de Noord-oostelijke verbinding en de Integrale Verkenning Infrastructuur De Liemers (IVIL-studie)?*

De IVIL-studie geeft inzicht in de combinatie van verschillende projecten in het gebied de Liemers (Betuweroute, HST-Oost, doortrekken van de A15: Ressen-A12, verbreding van de A12 en de Noord-oostelijke verbinding). De IVIL-studie leidt niet tot bepaalde keuzen, maar heeft als doel inzicht te geven in de relaties tussen de eerder genoemde projecten. De IVIL-studie zal eind 1996 gereed zijn. De resultaten van deze studie worden meegenomen in de studie naar de Noord-oostelijke verbinding.

8 *Op welke wijze wordt in de studie ingegaan op de relatie tussen de Noord-oostelijke verbinding en Rijksweg 15?*

Vanuit het ruimtelijke ordeningsbeleid wordt veel waarde gehecht aan het principe van bundeling van infrastructuur. Het ligt voor de hand om de effecten van de Noord-oostelijke verbinding (Alternatief E) en Rijksweg 15 (Varsseveld - Enschede) in samenhang met elkaar te bestuderen en te presenteren. Door de Minister van Verkeer en Waterstaat is gesteld dat een besluitvormingstraject met parallelle procedures, voor de Noord-oostelijke verbinding en Rijksweg 15, de voorkeur verdient. Niet alleen in de procedure en presentatie, maar ook in het voorkomen van nadelige effecten wordt getracht een voordeel te bereiken. Overigens zullen ook de effecten van een gescheiden, niet gebundelde, aanleg van beide verbindingen in kaart worden gebracht.

9 *Op welke wijze wordt in de studie rekening gehouden met het voorgestelde beleid ten aanzien van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN)?*

De plannen voor het KAN zijn voor een deel vastgelegd in beleidsstukken. Voor een deel zijn de plannen nog in ontwikkeling en niet vastgesteld in beleidsstukken. In de Trajectnota/MER zal het vastgestelde beleid en de ontwikkeling daarvan zo goed mogelijk worden beschreven, voor zover dit van invloed is op de Noord-oostelijke verbinding. Tussentijds zal overleg plaatsvinden met de betrokken bestuursorganen.

10 *Op welke wijze wordt een relatie gelegd tussen de Noord-oostelijke verbinding en de plannen voor het knooppunt Hengelo-Enschede?*

In het gebied Hengelo-Enschede zal een afweging worden gemaakt van tracé-alternatieven en -varianten. In de Trajectnota/MER zal het vastgestelde beleid en de ontwikkeling daarvan zo goed mogelijk worden beschreven, voor zover dit van invloed is op de Noord-oostelijke verbinding (zie ook vraag 31). Tussentijds zal overleg plaatsvinden met de betrokken bestuursorganen.

11 *'Op welke wijze is verankerd dat rekening wordt gehouden met beleidsplannen of onderzoek van derden die relevant zijn voor de Noord-oostelijke verbinding?*

In de Trajectnota/MER zal het vastgestelde beleid en de ontwikkeling daarvan zo goed mogelijk worden beschreven, voor zover dit van invloed is op de Noord-oostelijke verbinding. Tussentijds zal overleg plaatsvinden met de betrokken bestuursorganen. Relevante onderwerpen voor de Noord-oostelijke verbinding zullen worden meegenomen in het onderzoek voor de Trajectnota/MER.

### *2.1.5 Warnemünde*

Er worden vragen gesteld over de status van de Overeenkomst van Warnemünde. Tevens wordt gevraagd in hoeverre het mogelijk is, gezien de Overeenkomst van Warnemünde, om af te wijken van de grensovergang Oldenzaal.
Er wordt een alternatieve grensovergang voor Oldenzaal voorgesteld.

12 *Wat is de status van de Overeenkomst van Warnemünde, wordt deze overeenkomst als uitgangspunt gehanteerd?*

De Overeenkomst van Warnemünde is vastgesteld beleid tussen Nederland en Duitsland. In deze studie vindt geen heroverweging plaats van dit vastgestelde beleid. De Overeenkomst van Warnemünde is één van de aanleidingen voor deze studie en vormt als zodanig een basis voor dit onderzoek. Het opnemen van de grensovergang bij Oldenzaal in de alternatieven voor de Noord-oostelijke verbinding, is vastgelegd in de partiële herziening van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en de VINEX. Alternatieve grensovergangen worden niet in beschouwing genomen.

### *2.1.6 Tijdelijke situatie*

In reacties van omwonenden langs de bestaande spoorlijn, wordt gevraagd om inzicht te geven in de effecten die ontstaan in de periode tussen het gereed komen van de Betuweroute en de aanleg van Noord-oostelijke verbinding. Welke maatregelen worden getroffen in de tussenliggende periode en wordt rekening gehouden met eventuele extra overlast die deze tijdelijke situatie creëert voor de omwonenden?

13 *Wat is de verwachting ten aanzien van de periode tussen het gereedkomen van de Betuweroute en het moment waarop de Noord-oostelijke verbinding gereed is?*

In de Trajectnota/MER zal worden ingegaan op de situatie die tijdelijk zal ontstaan bij het gereed zijn van de Betuweroute en het nog niet gereed zijn van de Noord-oostelijke verbinding.

### *2.1.7 Uitgangspunten*

In deze categorie zijn de reacties opgenomen, waarbij het uitgangspunt bundeling bij veel insprekers voor verwarring heeft gezorgd. Bij een paar alternatieven is immers geen sprake van bundeling met bestaande infrastructuur. Verder zijn reacties

binnengekomen waarin gevraagd wordt in hoeverre flankerend beleid nodig is om de doelstelling van het project te stimuleren. Welke uitgangspunten worden gehanteerd buiten de drie die genoemd staan in de Startnotitie: bundeling, ontzien van woongebieden en natuurgebieden?

14 *Waarom is het uitgangspunt "bundeling met bestaande infrastructuur" niet bij alle alternatieven toegepast?*

Het uitgangspunt "bundeling met bestaande infrastructuur" is bij de ontwikkeling van alle nieuwe alternatieven zoveel mogelijk meegenomen.
Sommige alternatieven (met name A, B en C) zijn echter voorgesteld om een oplossing te bieden voor de problematiek op het bestaande spoor. Daarbij is bundeling met bestaande infrastructuur niet van toepassing, belangrijker bij deze alternatieven is het ontzien van woon- en natuurgebieden.
Uitgesproken bundelings-alternatieven zijn E en F en de spoorverdubbeling langs het Twenthekanaal (een gedeelte van B en D).
De nul-plus-alternatieven zijn tot stand gekomen uit de intentie primair een oplossing te zoeken vóór de knelpunten door middel van aanpassingen aan het bestaande spoor.

15 *In welke mate wordt flankerend beleid als een noodzaak beschouwd om het goederenvervoer per spoor, via de Noord-oostelijke verbinding, te bevorderen?*

Het project is mede gebaseerd op het Tweede Structuurschema voor Verkeer en Vervoer (SVVII) van de Rijksoverheid waarin het flankerend beleid één van de belangrijke pijlers is om te komen tot een stimulering van milieuvriendelijker vormen van vervoer.
In de prognoses die voor de Betuweroute zijn gemaakt is het realiseren van flankerend beleid een belangrijk uitgangspunt.

16 *Kan de Noord-oostelijke verbinding een versterkende positieve invloed uitoefenen op de regionale economie van delen van het studiegebied?*

In de studie worden zaken meegenomen die regionaal economische uitstralingseffecten kunnen hebben. Voorbeelden hiervan zijn de komst van een transport-terminal, het gebruik van het goederenvervoer per spoor door regionale afnemers of de verbetering van het vestigingsklimaat voor de regio. De meerwaarde van dergelijke zaken zal in de studie naar de meest geschikte ligging van de Noord-oostelijke verbinding een rol spelen.

17 *Welke uitgangspunten ten aanzien van rijsnelheden worden gehanteerd?*

De alternatieven zullen primair worden ontworpen voor de snelheden 120 km/uur voor goederentreinen en 200 km/uur voor reizigerstreinen; daarvan worden de effecten bestudeerd. Als aanvulling daarop zullen de effecten in beeld worden gebracht van ontwerpen voor 300 km/uur voor reizigerstreinen.

18 *Welke overige relevante uitgangspunten worden gehanteerd? Het gaat in de reacties om zaken als bestaande spoorbruggen die als knelpunt gezien dienen te worden, het ontzien van woongebieden en het ontzien van landbouwgebieden.*

Als overige relevante uitgangspunten worden gezien:
- een autonome ontwikkeling van het studiegebied voor een periode tot 2010. Dit betekent dat het bestaande relevante en vastgestelde beleid tot 2010 wordt meegenomen in de beschouwingen over de Noord-oostelijke verbinding (zoals bijvoorbeeld een realisatie van de vastgestelde bestemmingsplannen).
- reeds genomen besluiten ten aanzien van ruimtelijke ordening en infrastructuur (met name het besluit over de Betuweroute.

Uit deze uitgangspunten blijkt dat ook bestaande knelpunten, woongebieden en landbouwgebieden deel uit maken van het onderzoek voor de Trajectnota/MER.

19 *In hoeverre is het noodzakelijk over de grens spooraanpassingen te doen om een vervolgroute van de Noord-oostelijke verbinding mogelijk te maken?*

Het spoor in Duitsland (vanaf de grensovergang bij Oldenzaal) beschikt in principe over voldoende capaciteit voor de te vervoeren hoeveelheid goederen. Aanpassingen aan het bestaande traject zijn volgens de Duitse instanties niet nodig om de voorspelde hoeveelheid goederenvervoer te kunnen verwerken.

### *2.1.8 Financiering*

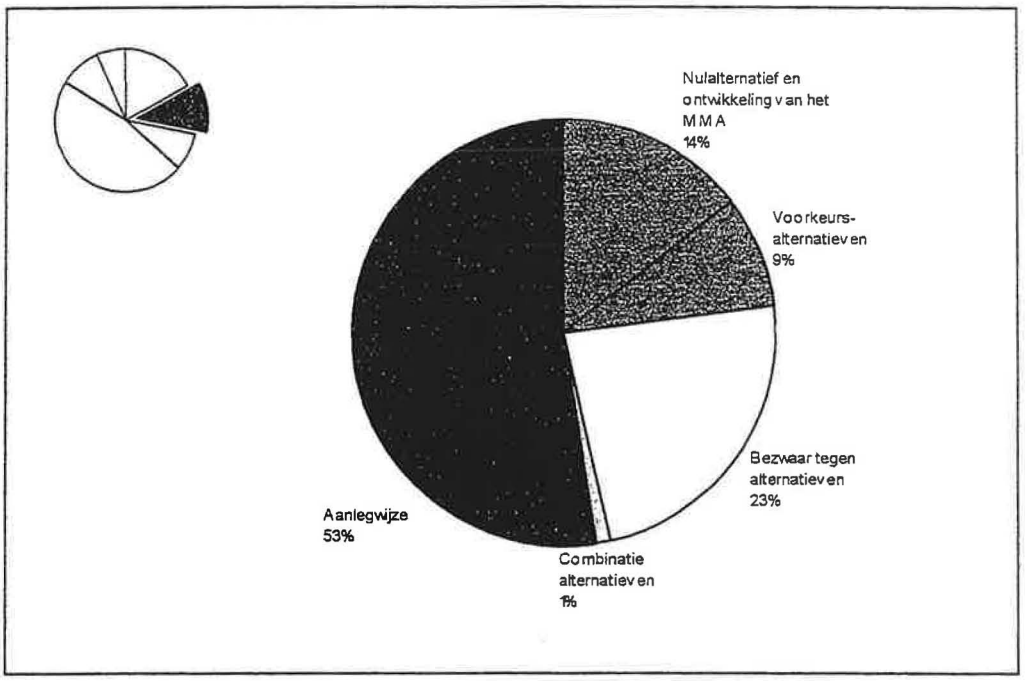
In de reacties wordt gevraagd in hoeverre de financiering van de Noord-oostelijke verbinding geregeld is. De zorg wordt geuit dat er plannen worden gemaakt, terwijl er geen financiering is om deze te realiseren. Daarnaast wordt de zorg geuit dat op voorhand de goedkoopste uitwerking gekozen zal worden omdat er geen of te weinig financiële middelen zijn voor een optimale uitvoering.

20 *In hoeverre is de financiering van de Noord-oostelijke verbinding op dit moment reeds voorzien?*

Hierin is nog niet voorzien.
In de Trajectnota/MER wordt juist inzicht gegeven in een groot aantal aspecten (naast kosten en baten) waarop een besluit mede gebaseerd kan worden.
In dit stadium is niet aan te geven welke effecten en maatregelen voor het milieu bij elk alternatief van toepassing zijn en wat daarvan de kosten zijn.
Na een keuze op basis van de Trajectnota/MER zal de Minister beslissen over de inpassing van de investeringskosten in de Rijksbegroting.

## 2.2 Alternatieven

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die zijn ondergebracht in de rubriek Alternatieven.
De reacties zijn verdeeld over vijf categorieën. In figuur 3 geeft de kleine taartverdeling het totaal van alle reacties weer, de gekleurde punt geeft het aandeel van de rubriek Alternatieven weer. De grote taartverdeling geeft de verdeling over de categorieën weer in de rubriek Alternatieven. De meeste reacties hebben betrekking op de aanlegwijze van de Noord-oostelijke verbinding.




*Figuur 3: Verdeling van de reacties in de rubriek Alternatieven*

### *2.2.1 Nul-alternatief en ontwikkeling van het meest milieuvriendelijke alternatief*

In de reacties word worden vragen gesteld over het meest milieuvriendelijke alternatief (mma). Tevens wordt gesteld dat het nul-alternatief niet optimaal gebruikt wordt en dat extra maatregelen ervoor kunnen zorgen dat het nul-alternatief wèl een reële optie wordt voor de studie.

21 *Hoe wordt een meest milieuvriendelijk alternatief opgesteld?*

Per alternatief worden de meest milieuvriendelijke bouwstenen ontwikkeld op het niveau van de tracering, inrichtingswerken, mitigerende en zonodig compenserende maatregelen. Uit deze meest milieuvriendelijke bouwstenen kan voor ieder tracé een meest milieuvriendelijk alternatief worden samengesteld.
Door een onderlinge vergelijking van de meest milieuvriendelijke oplossingen per alternatief kan de meest milieuvriendelijke oplossing voor de Noord-oostelijke verbinding worden bepaald.

22 *Hoe is de route van een alternatief of variant bepaald?*

De basis voor het ontwerpen van een alternatief is de probleemverkenning. Als gevolg van vervoersprognoses zal een capaciteitsprobleem ontstaan op het bestaande net. De verwachte vervoersomvang op het bestaande net zal onevenredig veel omgevingshinder met zich meebrengen. Als oplossing worden nieuwe alternatieven onderzocht. Deze alternatieven moeten zoveel mogelijk aan de drie gehanteerde uitgangspunten voldoen:
- bundeling met bestaande en geplande infrastructuur;
- het ontzien van bestaande en geplande bebouwing;
- zoveel mogelijk ontzien van natuurgebieden.

Tot slot is gekeken naar de technische ontwerp-eisen waaraan het spoor moet voldoen om te komen tot een optimale ligging van de alternatieven. In de volgorde van de alternatieven nulplus-1 tot en met D komt een steeds verdergaande oplossing van de problemen op het bestaande tracé tot uitdrukking. De alternatieven E en F zijn gebaseerd op het beleid om bij de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur zoveel mogelijk rekening te houden met reeds bestaande tracés van auto(snel)wegen en overige infrastructuur.

23 *Wat wordt onder het nul-alternatief verstaan?*

Onder het nul-alternatief wordt verstaan: een situatie die ontstaat indien de Noord-oostelijke verbinding niet wordt gerealiseerd. Het nul-alternatief kan echter, voor wat betreft de Noord-oostelijke verbinding, geen oplossing bieden voor te ontstane problemen. Het nul-alternatief wordt daarom, samen met de beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling, als referentiekader in de Trajectnota/MER gehanteerd. Het nul-alternatief speelt overigens ook een andere rol. Bij elk alternatief zal aangegeven worden tot hoe lang en tot welke omvang van het goederenvervoer de bestaande route een rol zal kunnen gaan spelen na ingebruikneming van de Betuweroute en welke mitigerende maatregelen dan eventueel nodig zijn.

24 *Hoe wordt er met de aansluitbogen bij Elst omgegaan?*

De aansluitbogen bij Elst worden als onderdeel van de Betuweroute met een gelijkvloerse kruising aangelegd. Deze bogen hebben echter niet de capaciteit die voor de Noord-oostelijke verbinding nodig is; ze zijn bedoeld als verbinding tussen het bestaande net en de Betuweroute, ten behoeve van lokaal goederenvervoer naar Arnhem en omstreken en als omleidingsroute en voor werkverkeer. De alternatieven die van de bestaande baan door Arnhem gebruik maken, voorzien in aanpassing van de bogen; in deze alternatieven worden de bogen uitgevoerd als fly-over.

### *2.2.2 Voorkeursalternatieven*

Over het algemeen geven omwonenden van bestaande spoorlijnen in hun reactie de voorkeur aan de nieuwe alternatieven. Omwonenden van het nieuwe alternatief E geven eveneens de voorkeur aan de alternatieven A, B, C en F. Omwonenden langs de alternatieven A, B, C en F geven de voorkeur aan het E-alternatief.

25 *Vanuit een persoonlijk standpunt in reacties zijn vele voorkeuren voor alternatieven uitgesproken. De vraag is wat in deze fase van het project met een dergelijke voorkeur kan en mag worden gedaan?*

In deze fase van het project, is het nog niet nodig om in een reactie een voorkeur aan te geven. Dat dient te gebeuren nadat de Trajectnota/MER is gepubliceerd.
Het bevoegd gezag stelt de richtlijnen op, zij legt daarmee vast of een bepaald alternatief wel of niet in de studie wordt meegenomen. In de studie voor de Trajectnota/MER wordt dan een ordening aangebracht in de stroom van gegevens, gehanteerde argumenten en bestudeerde tracé-alternatieven. Via deze ordening wordt het voor de ministers en overige betrokkenen mogelijk een standpunt te bepalen. Hiervoor zal een inspraakronde over de Trajectnota/MER worden gehouden.
De ministers zullen bij het bepalen van het standpunt over de tracékeuze rekening houden met de argumenten en adviezen van insprekers.

### 2.2.3 Bezwaar tegen alternatieven

In verband met de overlast die het gebruik van het spoor nu reeds met zich meebrengt wordt in veel reacties bezwaar geuit tegen het gebruik van bestaand spoor en voorgestelde alternatieven.

26 *Bezwaar is bezwaar geuit tegen specifieke alternatieven of varianten. Hierbij worden niet altijd argumenten genoemd.*

Alle ingebrachte bezwaren tegen alternatieven en varianten en de daarbij gehanteerde argumenten zijn nauwkeurig in beeld gebracht. Voor zover argumenten zijn genoemd geeft dit inspraakrapport antwoord op de gestelde vragen en gaat in op de wijze waarop met de naar voren gebrachte argumenten in de studie zal worden omgegaan.

### 2.2.4 Combinatie alternatieven

27 *Welke mogelijkheden zijn er om in combinatie met het E-alternatief het goederenvervoer naar Noord-Nederland af te wikkelen?*

In de Trajectnota/MER zal worden bekeken welke combinatie van gebruik van de bestaande baan en het E-alternatief een oplossing kan bieden voor de Noord-oostelijke verbinding. Parallel aan de Trajectnota/MER voor de Noord-oostelijke verbinding zal een verkennende studie worden gestart naar de verbinding naar Noord-Nederland, waarbij uitgegaan wordt van de bestaande route.

### 2.2.5 Aanlegwijze

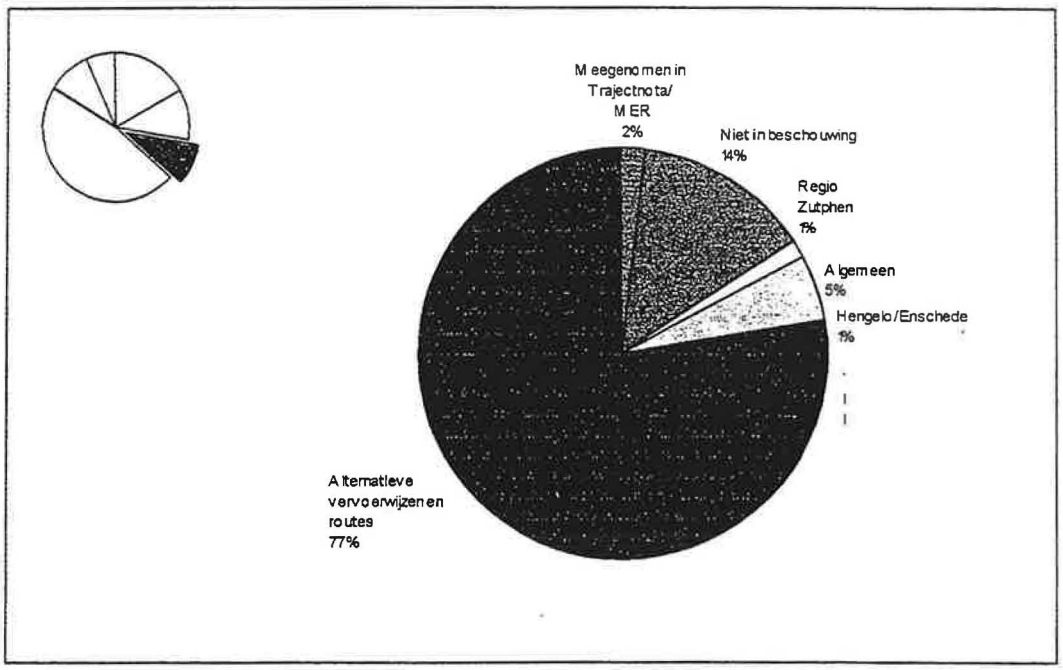
Het uitgangspunt aanleg op "maaiveldniveau" heeft in veel reacties bezwaar opgeroepen.

28 *Waarom wordt de Noord-oostelijke verbinding aangelegd op maaiveld en niet verdiept of in een tunnel?*

Uitgangspunt voor het onderzoek is: de effecten achterhalen die optreden wanneer een Noord-oostelijke verbinding wordt aangelegd op maaiveld. Daarmee worden alternatieven vergelijkbaar en worden knelpunten duidelijk.
Uit de studie kan blijken dat met een ligging op maaiveldniveau geen passende oplossing kan worden gevonden voor de knelpunten. Op sommige locaties zal het daarom noodzakelijk zijn mitigerende of compenserende maatregelen te treffen. Indien deze ontoereikend mochten zijn, zullen mogelijk ook andere wijzen van aanleg zoals een verdiepte ligging, of ondertunneling, in beeld komen als oplossingsmethode.

## 2.3 Nieuwe alternatieven en varianten

In deze paragraaf worden de vragen en de antwoorden behandeld die zijn opgenomen in de rubriek Nieuwe alternatieven en varianten. De reacties hebben voor het merendeel betrekking op alternatieve routes en voor een gedeelte op het gebruik van Nederlandse binnenwateren/rivieren voor het vervoer van goederen.
In figuur 4 geeft de kleine taartverdeling het totaal van alle reacties weer, met daarin de gekleurde taartpunt als de rubriek "Nieuwe alternatieven en varianten". De grote taartverdeling geeft de verdeling van de reacties binnen deze rubriek over de zes categorieën weer.




*Figuur 4: Verdeling van de reacties in de rubriek Nieuwe alternatieven en varianten*

### *2.3.1 Algemeen*

In deze categorie zijn reacties opgenomen die handelen over nieuwe alternatieven of varianten waarin een tunnel of combinaties met ander vervoer (vrachtwagens, boten) worden voorgesteld.

29 *Kan een alternatief worden meegenomen dat nog niet in de Startnotitie aanwezig was?*

De inspraak op de Startnotitie heeft onder meer als doel om inzichten over mogelijke nieuwe alternatieven te inventariseren.
Alternatieven die reëel zijn, zullen in de studie worden betrokken. Deze alternatieven dienen dan betrekking te hebben op probleem- en doelstelling van de Noord-oostelijke verbinding (vervoer per spoor). Alternatieven die reëel zijn, zijn door het bevoegd gezag in de Richtlijnen voor de MER vastgelegd. Die alternatieven worden in het onderzoek meegenomen.

### 2.3.2 Nieuwe alternatieven en varianten die naar aanleiding van de inspraak in de Trajectnota/MER zullen worden meegenomen

Er zijn diverse reacties binnengekomen waarin nieuwe alternatieven en varianten worden voorgesteld. In de Richtlijnen voor de Trajectnota/MER zijn de alternatieven en varianten opgenomen die mogelijk een bijdrage leveren aan de oplossing van een probleem of het voorkomen van nadelige effecten. Dit houdt in dat deze alternatieven en varianten deel zullen uitmaken van de Trajectnota/MER.

30 *Kan een ruimere verbindingsboog bij Deventer worden opgenomen, waarbij een kortsluiting plaatsvindt tussen de spoorlijnen Zutphen-Deventer en Deventer-Almelo? De voorgestelde boog buigt eerder af, ligt vervolgens parallel aan de A1 en sluit oostelijk van Bathmen aan op bestaand spoor?*

Met het aanleggen van de voorgestelde ruimere verbindingsboog worden de landgoederen de Bannink en Oxe grotendeels ontzien en wordt meer afstand gehouden van Bathmen en Colmschate-zuid. Het voorgestelde alternatief zal derhalve in de studie worden meegenomen.

31 *Kan een zuidelijke omleiding om Goor worden opgenomen?*

Een zuidelijke omleiding om Goor zorgt voor het ontzien van de bestaande woonbebouwing en leidt tot een bundeling met het Twenthekanaal. Deze omleiding zal worden meegenomen in de studie, ook in combinatie met de zuidelijke omleiding om Delden.

32 *Kan een zuidelijke omleiding om Delden worden opgenomen?*

De zuidelijke omleiding om Delden leidt tot een verbinding van alternatief B en D met het tracé Hengelo-noord. Deze omleiding zal in de studie worden meegenomen omdat de bebouwing van Delden met dit alternatief kan worden ontzien.

### 2.3.3 Alternatieven en varianten in de regio Hengelo/Enschede

Er zijn reacties binnengekomen die handelen over de regio Hengelo/Enschede. In deze reacties wordt een scala van oplossingen aangedragen voor problemen die kunnen optreden bij eventuele aanleg van de Noord-oostelijke verbinding in deze regio.

33 *Deze vraag bestaat uit zeven onderdelen. De onderdelen komen aan de orde in de subvragen 33.1 t/m 33.7.*

33.1 *Kan een tracé zuidelijk langs het vliegveld opgenomen worden of een tracé in combinatie met een ondergrondse aanleg waarbij het kwetsbare Lonnekermeer wordt ontzien. (hierbij wordt de variant E2(Bw) of E2(Bo) vanaf de A35 langs de TU Twente doorgetrokken naar het deel van de A1 ten zuiden van Oldenzaal)?*

33.2 *Kan een doortrekking plaatsvinden van zowel de rijksweg als de Noord-oostelijke verbinding ten zuiden van Hengelo naar Oldenzaal?*

33.3 *Kan een alternatief worden opgenomen dat ligt langs het industrieterrein Hengelo-zuid, vervolgens recht onder het kanaal doorgaat om bij de voormalige Twentse Golf weer boven de grond te komen?*

33.4 *Kan een verschuiving of omleiding bij Hengelo worden opgenomen?*

33.5 *Is het mogelijk om tussen het bestaande spoor Hengelo-Oldenzaal en de A1 een verdiepte ligging van het spoor op te nemen?*

33.6 *Kan een alternatief worden opgenomen waarbij "De Weele" gespaard kan blijven en de spoorlijn ligt langs het industrieterrein van Enschede waar misschien een station kan ontstaan?*

33.7 *Kan er een zuidelijke ligging worden opgenomen naast de A1 ter hoogte van Borne?*

De regio Hengelo/Enschede wordt gekenmerkt door een complexe ruimtelijke structuur waarbinnen zich veel ontwikkelingen voordoen. Voor deze regio zal een onderzoek van de bestaande situatie noodzakelijk zijn om een adequaat alternatief voor het passeren van deze bandstad te vinden.
De oplossingen die in de reacties zijn voorgesteld zullen daarbij bekeken worden. De beperkingen die het vliegveld Twente geeft dienen nader te worden bestudeerd.

*2.3.4 Alternatieven en varianten rond Zutphen*

34 *Kan een noordwestelijke of zuidelijke omleiding om Zutphen worden opgenomen?*

De keuze voor een alternatief door Zutphen of eromheen wordt in belangrijke mate bepaald door de problematiek rond de huidige brug over de IJssel. Deze brug is beweegbaar om de vereiste doorvaarthoogte voor scheepvaart op de IJssel te kunnen garanderen. Bij het toenemen van vervoer over de brug kan een knelpunt ontstaan tussen de dienstregeling van de treinen (hoeveelheid vervoer gemeten naar capaciteit) en de dienstregeling van de brugopenstelling (voor vervoer per schip). Indien, omwille van de vervoercapaciteit, deze brug moet worden vervangen door een vaste brug, levert dit ter plaatse stedebouwkundige inpassingsproblemen op. Alhoewel dit technisch gezien niet eenvoudig lijkt, zal de noordwestelijke omleiding meegenomen worden in het onderzoek voor de Trajectnota/MER.
De zuidelijke omleiding om Zutphen zal niet worden meegenomen in de Trajectnota/MER. Op basis van de functie die de Noord-oostelijke verbinding moet gaan vervullen, worden eisen geformuleerd waaraan het ontwerp van de spoorbaan moet voldoen. Deze eisen hebben betrekking op bochten in de spoorbaan, doorrijdhoogten e.d.. Beoordeling van het alternatief betekent dat, vanwege de te krappe bochten in de spoorbaan niet kan worden voldaan aan de gestelde eisen.

*2.3.5 Alternatieven en varianten in het gebied ten zuidwesten van Eibergen tot aan Doetinchem*

35 *Waarom is een rechte lijn (kortste route) niet opgenomen als alternatief?*

Het opnemen van een rechte lijn levert weliswaar een kortste-route alternatief op, maar leidt niet per definitie tot de minste omgevingseffecten en de beste inpasbaarheid. Bij een dergelijk alternatief, bijvoorbeeld van Valburg naar Oldenzaal, door de Achterhoek, wordt een gebied met de status "natuur" doorkruist. In het ontwerp Streekplan wordt voor deze gebieden getracht een versnelde verbetering van de milieu- en wateromstandigheden ten behoeve van de natuur te realiseren.

*2.3.6 Voorgestelde alternatieven en varianten die niet in de Trajectnota/MER zullen worden meegenomen*

Ook in deze categorie zijn reacties opgenomen waarin nieuwe alternatieven of varianten worden voorgesteld. Deze voorstellen kunnen echter om uiteenlopende redenen niet worden meegenomen in het onderzoek maar worden in deze paragraaf wel beantwoord.

36 *Kan een nieuw alternatief worden meegenomen waarbij de ligging van het spoor vanaf Valburg tot Apeldoorn langs de A50 ligt en vanaf Apeldoorn de A1 opzoekt?*

Het voorgestelde tracé zou voor een groot gedeelte in het Nationaal Park de Hoge Veluwe komen te liggen.
De Hoge Veluwe heeft in het nationale beleid Structuurschema Groene Ruimte (SGR) de status van Nationaal Park en is ook in het Europese natuurbeleid een beschermd gebied. De Hoge Veluwe vormt, tezamen met de omliggende gebieden, een van Nederlands grootste aaneengesloten natuurgebieden. De beschikbare ruimte voor bundeling met de A12 en de A50 is te beperkt, waardoor er een nieuwe doorsnijding zou ontstaan. Een alternatief zoals voorgesteld leidt, uitgaande van maaiveldligging, daardoor tot onaanvaardbare aantasting van dit gebied en is daarmee op voorhand geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief. Een volledige ondertunneling van de Veluwe is geen reële optie.

37 *Kan een alternatief worden meegenomen waarbij de grensovergang Winterswijk wordt gekozen, in plaats van Oldenzaal?*

Bij de ontwikkeling van de alternatieven gelden als voorwaarden: de Overeenkomst van Warnemünde en de partiële herziening van het Tweede Structuurschema voor Verkeer en Vervoer. Hierin is de grensovergang Oldenzaal als uitgangspunt genomen voor de studie naar de noordelijke aftakking van de Betuweroute.

38 *Kan er een aantakking van alternatief C plaatsvinden tussen Brummen en Zutphen?*

De ruimte tussen Brummen en Zutphen is te krap voor de benodigde bochten van de spoorbaan. Tevens zou op een korte afstand de IJssel tweemaal moeten worden gekruist en zou de beweegbare spoorbrug bij Zutphen moeten worden gepasseerd (zie ook vraag 34). Dit voorgestelde alternatief levert bij de inpassing dermate veel

problemen op dat het als niet reëel wordt beschouwd en niet zal worden meegenomen in de studie.

39 *Kan een nieuw alternatief worden meegenomen waarbij na Doesburg het spoor afbuigt naar de bestaande lijn Arnhem-Zutphen?*

Dit alternatief leidt tot een oplossing van de problemen op het bestaande spoor bij Dieren, maar veroorzaakt een probleem bij het passeren van Leuvenheim. Tevens is het aantakken na de benodigde lange IJsselkruising een technische hindernis. De Ministers hebben besloten dit alternatief in de Trajectnota/MER te onderzoeken.

40 *Kan een alternatief worden meegenomen waarbij komend vanuit Zevenaar, direct na de kruising met de A12, de bestaande lijn Arnhem-Zutphen wordt opgezocht?*

Op basis van de functie die de Noord-oostelijke verbinding moet gaan vervullen, worden eisen geformuleerd waaraan het ontwerp van de spoorbaan moet voldoen. Deze eisen hebben betrekking op bochten in de spoorbaan, doorrijdhoogten e.d.. Beoordeling van het alternatief betekent dat, vanwege de te krappe bochten in de spoorbaan niet kan worden voldaan aan de gestelde eisen. Het alternatief biedt derhalve geen reële oplossing voor de bestaande problemen en zal niet worden meegenomen in de studie.

41 *Waarom is er geen alternatief opgenomen dat gecombineerd wordt met de doortrekking van het Twenthekanaal of het dempen van het kanaal?*

De doortrekking van het Twenthekanaal is een mogelijkheid die op de lange termijn kan worden bezien. De inhoud van een dergelijk onderzoek valt echter buiten het bereik van de studie naar de Noord-oostelijke verbinding. Bovendien zou de termijn voor een dergelijk onderzoek niet overeenkomen met de termijn waarop de studie naar de Noord-oostelijke verbinding gereed dient te zijn.
Het kanaal dempen en op de vrij komende ruimte de Noord-oostelijke verbinding aanleggen is niet in overeenstemming met het bestaande verkeer- en vervoerbeleid. Vervoer over water wordt gestimuleerd als een milieuvriendelijke manier van vervoer. Tevens zijn in de regio Hengelo en Enschede havens aanwezig waaraan bedrijven liggen die gebruik maken van vervoer over water.

42 *Voorgesteld wordt een alternatief mee te nemen waarbij vanaf Varsseveld een nieuw alternatief voor Rijksweg 15 naar Enschede wordt aangelegd (oostelijk langs de kernen) waarnaast of waaronder het spoor wordt aangelegd.*

Dit alternatief, dat uitgaat van een oostelijke ligging ten opzichte van de kernen, leidt tot aantasting van de gevoelige gebieden aan de oostkant van de kernen. Door een combinatie van de Noord-oostelijke verbinding en Rijksweg 15 aan de oostzijde aan te leggen vormt de passage langs de kernen tevens een ruimtelijk knelpunt. Dit alternatief is niet opgenomen in de Richtlijnen voor Rijksweg 15.

43 *Is het niet mogelijk dat de Betuweroute bij Emmerich de grens overgaat en dat daar, door middel van aanpassingen van het spoor, de capaciteit wordt verhoogd?*

Op basis van de Overeenkomst van Warnemünde is vastgelegd dat maximaal 20 miljoen ton goederen per spoor per jaar Emmerich kan passeren. Spooraanpassingen tussen Emmerich en Oberhausen, om een vervoerscapaciteit te realiseren boven 20 miljoen ton, krijgen aan Duitse zijde geen prioriteit.

44 *Kan een nieuw alternatief worden meegenomen waarbij vanaf Zevenaar een directe lijn wordt aangelegd naar De Steeg en vervolgens het A/B-alternatief wordt gevolgd?*

Dit alternatief doorkruist een landschappelijk waardevol gebied alsmede een groot watergebied waardoor een kruising erg gecompliceerd zou worden (zie ook vraag 34). Tevens zorgt de aantakking op de bestaande lijn voor problemen doordat krappe bochten nodig zijn, die niet ingepast kunnen worden in het gebied. Dit alternatief wordt verder dan ook niet in het onderzoek meegenomen.

45 *Kan een nieuw alternatief worden meegenomen dat tot aan Deventer aan de oostkant van de IJssel ligt?*

Dit alternatief zou tot gevolg hebben dat bij de plaatsen Zutphen en Deventer grote problemen ontstaan omdat aan de oostzijde van de IJssel direct bebouwing aanwezig is. Om dit alternatief te realiseren zouden teveel bochten in de spoorbaan aangebracht moeten worden.

46 *Kan een nieuw alternatief worden meegenomen waarbij vanuit Groenlo de grens wordt gezocht en dat via Ahaus, Epe naar Rheine een vervolg heeft?*

Dit alternatief voldoet niet aan de Overeenkomst van Warnemünde en de partiële herziening van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Tevens heeft het spoorwegnet op die plaats in Duitsland niet de benodigde capaciteit.

47 *Kan een nieuw alternatief worden meegenomen waarbij tussen Wehl en Doetinchem het spoor naar het noorden aftakt en na Eefde weer aantakt op bestaand spoor?*

Dit alternatief doorkruist een aantal ecologische verbindingszones en passeert het stedelijke uitloopgebied ten westen van Doetinchem. Tussen Doetinchem en Doesburg is een waardevol gebied gelegen met de status "natuur" (zie vraag 35) en "strategisch actiegebied". Een strategisch actiegebied is een gebied waar extra aandacht is voor het herstel van de natuur. Dit betekent dat in dit gebied een bundeling van beleidsinspanningen wordt voorzien om de omgevingskwaliteit ten behoeve van natuur en duurzame landbouw te realiseren. Ook het gebied ten oosten van Baak en rond Wichmond heeft deze status. Op grond van deze overwegingen wordt het voorgestelde alternatief niet verder in beschouwing genomen.

48 *Kan een nieuw alternatief worden meegenomen waarbij na Varsseveld het spoor aftakt naar het noorden richting Borculo en tussen Borne en Almelo door naar Oldenzaal?*

Bij de ontwikkeling van het E-alternatief is uitgegaan van een bundeling met de mogelijke Rijksweg 15. Het voorgestelde alternatief zorgt voor een doorsnijding van onder meer een gebied met de status "natuur" (zie vraag 35) ten westen van Borculo. Het alternatief kruist tevens een aantal ecologische verbindingszones. Mede gezien de gevolgde omweg naar Oldenzaal en de daarmee gepaard gaande hinder is het niet zinvol dit alternatief in de verdere beschouwing mee te nemen.

49 *Kan een nieuw alternatief worden meegenomen dat ligt buiten bebouwde gebieden?*

Bij de ontwikkeling van de alternatieven is gestreefd naar het zoveel mogelijk ontzien van de bebouwde gebieden en gebieden met een bepaalde status. Het is helaas niet altijd mogelijk om deze gebieden allemaal te mijden. Spoortechnische eisen kunnen soms leiden tot ligging van tracés in deze gebieden. De analyse en beschrijving van de mogelijke effecten daarvan maken deel uit van het onderzoek.

50 *Kan een alternatief worden opgenomen waarbij gebruik wordt gemaakt van de bestaande spoorlijn Zutphen-Winterswijk?*

Bij dit alternatief wordt logischerwijs de grens niet bij Oldenzaal gepasseerd. Daarmee voldoet dit alternatief niet aan het gestelde in de Overeenkomst van Warnemünde en de partiële herziening van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.

51 *Kan een subvariant worden toegevoegd van Boerenhoek naar Zevenaar-oost?*

Deze subvariant is geen onderwerp van studie naar de Noord-oostelijke verbinding. De bedoelde subvariant heeft betrekking op de Betuweroute, waarvoor reeds een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) is vastgesteld.

52 *Kan een variant worden toegevoegd waarbij ten noorden van Borne een rechtstreekse verbinding wordt gezocht met Oldenzaal?*

In het verleden is in dit gebied een alternatief voor de A1 afgewezen op milieu-overwegingen. Deze overwegingen zijn (ondertussen) niet gewijzigd. Op grond daarvan zal dit alternatief dan ook niet verder in de studie worden meegenomen.

53 *Kan een oostelijke variant om Eibergen worden meegenomen?*

Bij deze variant zou het principe van bundeling met Rijksweg 15 worden losgelaten. Door de aanleg van een spoorbaan ontstaat een nieuwe doorsnijding van een landschappelijk waardevol gebied. In de bestaande lokale weg-infrastructuur zijn de bochten te krap voor een goede bundeling met de Noord-oostelijke verbinding. Deze variant zal niet meegenomen worden in de studie (zie ook vraag 42).

54 *Kan een verschuiving van de bandbreedte plaatsvinden tussen Doesburg en Drempt zodat het tracé tussen de kernen komt te liggen?*

Tussen Doesburg en Drempt ligt een bandbreedte waarbinnen gezocht zal worden naar een optimale ligging van het tracé, zowel uit het oogpunt van spoortechnische zaken als uit het oogpunt van omgeving en milieu.

55 *Kan een oostelijke omleiding om Haaksbergen worden opgenomen?*

Bij deze variant zou het principe van bundeling met Rijksweg 15 worden losgelaten. Door de aanleg van een spoorbaan ontstaat een nieuwe doorsnijding van een landschappelijk waardevol gebied. In de bestaande lokale weg-infrastructuur zijn de bochten te krap voor een goede bundeling met de Noord-oostelijke verbinding. Het ligt derhalve niet in de bedoeling deze variant mee te nemen in de verdere studie.

### *2.3.7 Alternatieve vervoerwijzen en routes*

In deze categorie zijn reacties opgenomen waarin alternatieve vervoerwijzen worden voorgesteld. Tevens worden alternatieve routes via het spoor genoemd.

56 *Kan het vervoer van goederen niet plaatsvinden via de Nederlandse waterwegen?*

Het vervoer per schip kan worden beschouwd als milieuvriendelijk vervoer naast het vervoer per spoor. In het SVV II alsmede in de beleidsnota Transport in balans is gekozen voor een èn èn beleid. Dat wil zeggen zowel bevordering van vervoer per spoor als vervoer per schip. Voor een gedeelte van het goederenvervoer is transport per schip mogelijk, maar gezien de beperkingen door onder meer de ligging van overslaglocaties, het soort en de hoeveelheid goederen en de bestemmingen, blijft vervoer per spoor noodzakelijk.

57 *Kan het vervoer van goederen niet plaatsvinden via bestaand spoor buiten het studiegebied?*

Als uitgangspunt voor het goederenvervoer per spoor in Nederland wordt gehanteerd: een concentratie van goederenvervoer per spoor op de Betuweroute en niet op andere routes. Het aftakpunt voor de Noord-oostelijke verbinding is gelegen ten oosten van Valburg. Vanaf het Container Uitwissel Punt bij Valburg moet een route naar Oldenzaal worden gezocht. Dit is vastgelegd in de overeenkomst van Warnemünde en in de partiële herziening van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.
Gebruik maken van spoor buiten het studiegebied tussen Valburg en Oldenzaal wordt derhalve niet in het onderzoek betrokken.

58 *Kan het vervoer van goederen met bestemming Duitsland niet plaatsvinden via zee naar de havens van Hamburg en Bremen?*

Het vervoer van goederen naar Hamburg en Bremen zal voor een deel ook via schepen over zee plaatsvinden. Daarnaast is er behoefte aan goede achterlandverbindingen (zie ook vraag 56).

Een belangrijke voorwaarde voor de havenfunctie van Rotterdam is een goede achterlandverbinding per weg, water en rail.

59 *Kan het vervoer van goederen niet via pijpleidingen onder de grond plaatsvinden?*

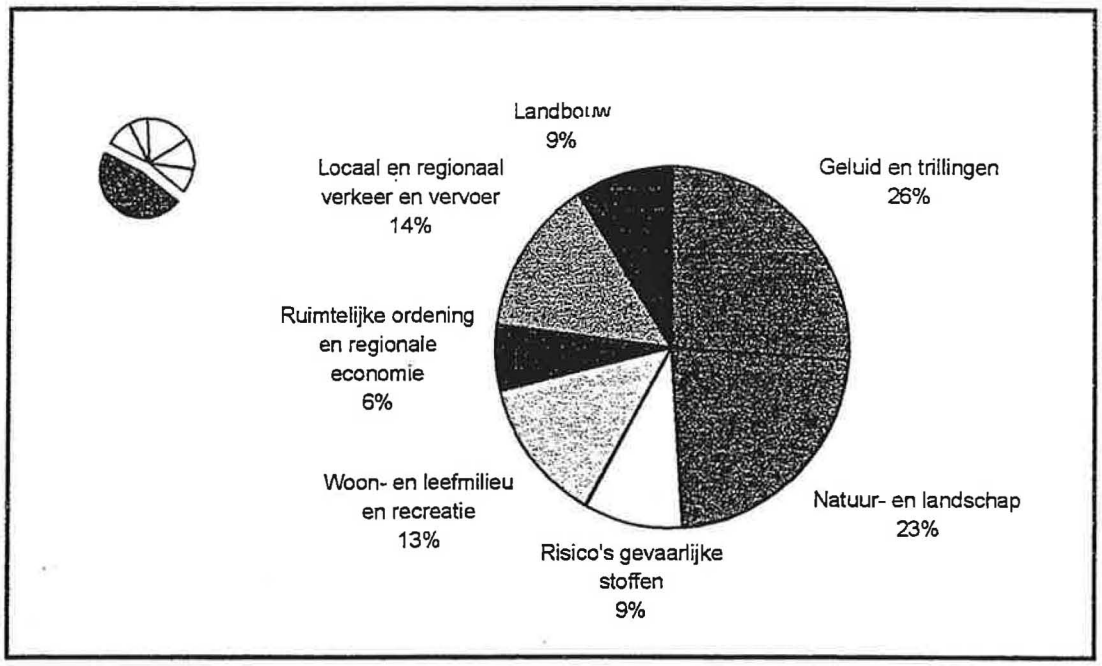
Slechts een gering aantal soorten goederen (gasvormig, vloeibaar) is geschikt om via een pijpleiding vervoerd te worden. Dit maakt vervoer per spoor niet overbodig.

60 *Zijn er andere alternatieve routes mogelijk voor het vervoer van goederen naar Noord-Nederland?*

Parallel aan de studie naar de Noord-oostelijke verbinding zal een verkennende studie worden gestart met betrekking tot het goederenvervoer naar Noord-Nederland. In deze studie zal onderzocht worden welke routering het meest gunstig is voor goederenvervoer ten noorden van Deventer en wat de consequenties daarvan zijn.

## 2.4 Effecten

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die gesteld zijn ten aanzien van effecten. In deze rubriek zijn reacties opgenomen die zijn verdeeld over negen categorieën. In figuur 5 geeft de kleine taartverdeling het totaal van alle reacties weer, de gekleurde punt geeft het aandeel van de rubriek Effecten weer. De grote taartverdeling geeft de verdeling over de categorieën weer in deze rubriek. De meeste reacties in deze rubriek hebben betrekking op geluid en trillingen.




*Figuur 5: Verdeling van de reacties in de rubriek Effecten*

### *2.4.1 Geluid en trillingen*

Bij reacties over geluid gaat het over de gehanteerde normen en over de toekomstige en huidige geluidsbelasting, met name rond het bestaande spoor. Ook bij trillingen wordt in de reacties onderscheid gemaakt in de huidige situatie, toekomstige situatie en normstelling.

61 *Hoe wordt het effect geluid meegenomen en welke normen worden gehanteerd?*

Voor bestaand spoor en voor nieuw aan te leggen spoorbanen gelden een normering en procedure die zijn beschreven in het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS). Hierbij geldt dat, bij nieuwe spoorlijnen, de voorkeursgrenswaarde voor geluidgevoelige bestemmingen ligt op 57 dB(A) en dat een ontheffing kan worden verleend tot een maximale toelaatbare waarde van 70dB(A). Geluidgevoelige bestemmingen zijn gedefinieerd in het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS). De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft besloten deze voorkeursgrenswaarde bij de Noord-oostelijke verbinding zowel voor nieuw als voor bestaand spoor te hanteren.

en Waterstaat heeft besloten deze voorkeursgrenswaarde bij de Noord-oostelijke verbinding zowel voor nieuw als voor bestaand spoor te hanteren.
De geluidseffecten zullen worden meegenomen in de Trajectnota/MER. Er zullen geluidscontouren worden bepaald alsmede aantallen potentiële geluidgehinderden. Er zal worden onderzocht op welke wijze de aantasting van stiltegebieden kan worden voorkomen. Ook een analyse van eventuele geluidwerende voorzieningen, om te voldoen aan de wet, vormt onderdeel van de studie.

62 *Wat wordt gedaan met de geluidsbelasting van de spoorbruggen bij Oosterbeek en Zutphen?*

In de studie zal, voor de alternatieven waarbij van deze bruggen gebruik wordt gemaakt, worden onderzocht of de geluidsbelasting van de bestaande spoorbrug bij Oosterbeek en de spoorbrug bij Zutphen kan worden teruggebracht tot het niveau dat wettelijk is toegestaan en welke maatregelen daarvoor nodig zijn.

63 *Hoe wordt het effect trillingen meegenomen en welke normen worden gehanteerd?*

Tot op heden is er geen wetgeving ten aanzien van hinder ten gevolge van trillingen. In 1993 zijn door de Stichting Bouw Research (SBR) richtlijnen voor het meten en beoordelen van trillingen in de woonomgeving uitgegeven. Deze richtlijnen zijn voor de interpretatie van schade vrijwel gelijk aan de Duitse norm DIN 4150. Het Civieltechnische centrum Uitvoering Research en regelgeving (CUR) heeft een rekenmodel ontwikkeld voor de trillingen van het treinverkeer. Het betreft hier het prognose rekenmodel "Trillingsonderzoek in bebouwde omgeving". Onderzocht zal worden of met behulp van dit model globale berekeningen kunnen worden uitgevoerd om de alternatieven met elkaar te vergelijken.

64 *Waarom zijn de effecten van wachtsporen niet meegenomen in de Startnotitie?*

In de Startnotitie zelf zijn de mogelijke locaties en effecten van wachtsporen nog niet bepaald. In het onderzoek voor de Trajectnota/MER zullen de effecten van wachtsporen worden meegenomen.

### *2.4.2 Bodem en water*

In een aantal reacties wordt aangegeven dat meer aspecten van bodem en water moeten worden meegenomen in het onderzoek dan in de Startnotitie genoemd staan. Tevens wordt in de reacties gevraagd hoe met grondwaterwingebieden, bodembeschermingsgebieden, vuilstortplaatsen e.d. wordt omgegaan in het onderzoek.

65 *Hoe worden de effecten op bodem en water meegenomen in de studie?*

In het onderzoek zullen de effecten op bodem en water in beeld worden gebracht. Het betreft onder meer effecten op: de ondiepe bodemopbouw, de geohydrologische bodemopbouw, de bodemkwaliteit, de bodembeschermingsgebieden, de grondwaterkwantiteit, de grondwaterkwaliteit, de oppervlaktewaterkwantiteit, de oppervlaktewaterkwaliteit en de waterbodemkwaliteit. Daar waar de Noord-oostelijke verbinding waterwingebieden of grondwaterbeschermingsgebieden doorkruist, worden

eisen gesteld aan de manier van aanleg. Daar waar de Noord-oostelijke verbinding een vuilstort of een bodemverontreiniging kruist zal de verontreiniging eerst gesaneerd moeten worden alvorens de Noord-oostelijke verbinding kan worden aangelegd.

### *2.4.3 Natuur en landschap*

In deze categorie zijn reacties opgenomen waarin vragen worden gesteld over doorsnijdingen van landgoederen en landschappelijk waardevolle gebieden. Het betreft onder meer de landgoederen: Middachten (Middachterallee), Twickel, Woolde, Twekkelo, 't Stroot, Christinalust, de Voorst, 't Velde, Weldam, Hof te Boekelo, 't Wullen, Biljoen, Bingerden, Bannink, Oxe, de Weele, Lonnekermeer, Zonnebeek, Wiene.
Bij doorsnijdingen van landschappelijk waardevolle gebieden worden onder andere genoemd: Veluwe, de Graafschap, Meikamerbos, de Bijvank, het Stille Wald, het Holtehuis, Hoge Venterink, Boerskotten, Driene, Hof Espelo, Het Leutink, Achterveld, Teeslinkven, het Vleer, Stepelo, Groote Esch, Kokspad, Montferland, de Hidde.

66 *Waarom wordt een aantal landgoederen doorsneden?*

Landgoederen als Middachten, Bannink, Oxe, De Weele etc. zijn kenmerkend voor het studiegebied. Bij de uitwerking van de alternatieven zal getracht worden zoveel mogelijk nieuwe doorsnijdingen of aantastingen van landgoederen te voorkomen. Op basis van de functie die de Noord-oostelijke verbinding moet gaan vervullen, worden eisen geformuleerd waaraan het ontwerp van de spoorbaan moet voldoen. Deze eisen hebben betrekking op bochten in de spoorbaan, doorrijdhoogten e.d.. Hierdoor is het niet altijd mogelijk om doorsnijding te voorkomen. De effecten worden zichtbaar gemaakt in de Trajectnota/MER.

67 *Hoe worden de effecten op natuur en landschap meegenomen in de studie?*

In de Trajectnota/MER zal inzicht worden gegeven in landschappelijke patronen en structuren en in de cultuurhistorisch belangrijke elementen. Het onderzoek zal betrekking hebben op de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de mogelijke toekomstige situaties. Daarbij zal inzicht worden gegeven in de effecten die kunnen optreden bij doorsnijdingen van landschappelijk waardevolle gebieden en landgoederen.

68 *Waarom wordt een aantal landschappen aangetast en/of doorsneden?*

Bij de uitwerking van de alternatieven zal zoveel mogelijk getracht worden nieuwe doorsnijdingen van landschappelijk waardevolle eenheden te voorkomen. Op basis van de functie die de Noord-oostelijke verbinding moet gaan vervullen, worden eisen geformuleerd waaraan het ontwerp van de spoorbaan moet voldoen. Deze eisen hebben betrekking op bochten in de spoorbaan, doorrijdhoogten e.d.. Hierdoor is het niet altijd mogelijk om doorsnijding te voorkomen. De effecten daarvan worden zichtbaar gemaakt in de Trajectnota/MER.

69 *Welke ecologische effecten worden meegenomen?*

In de Trajectnota/MER zal inzicht gegeven worden in de effecten van de verschillende tracés op de aanwezige waardevolle flora en fauna. Bij de effecten gaat het onder andere om directe effecten: ruimtebeslag, barrièrewerking, doorsnijding van leefgebieden, migratieroutes, verbindingszones en rustverstoring in stiltegebieden. Daarnaast zullen ook indirecte effecten zoals invloed door onttrekking van oppervlaktewater, de indirecte invloed door versnippering, rustverstoring, ruimtebeslag of veranderingen in het ecohydrologische systeem worden meegenomen.

70 *Welke cultuurhistorische effecten worden meegenomen?*

Bij cultuurhistorie gaat het om effecten op monumenten, natuurschoonwetgebieden, beschermde stadsgezichten en aardkundige waarden. Effecten op cultuurhistorie worden in samenhang beschouwd met de effecten op Landschap (zie vraag 67).

71 *Op welke wijze wordt omgegaan met de archeologische waarden in het gebied?*

In de Trajectnota/MER zal een inventarisatie van archeologische waarden opgenomen worden. Met name de waardevolle essen (oude landbouwpercelen) worden beschouwd als archeologische vindplaatsen. Uitgangspunt van de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) is archeologisch waardevolle zaken zoveel mogelijk op de oorspronkelijke plaats te laten liggen en te beschermen.

72 *Hoe worden mitigerende en compenserende maatregelen meegenomen in het onderzoek?*

Na het bepalen van de diverse effecten van de verschillende tracés op hun omgeving wordt bezien waar het nodig kan zijn de ligging van tracés aan te passen. Als dat geen voldoende oplossing biedt kunnen mitigerende en compenserende maatregelen voor de effecten worden opgesteld.

### *2.4.4 Risico's gevaarlijke stoffen*

In een aantal reacties wordt gevraagd naar de soort stoffen die vervoerd gaat worden, de hoeveelheid, het rampenplan, het ongevallenrisico (veiligheid).

73 *Wat zijn de risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen en wordt een rampenplan opgesteld?*

Het vervoer van gevaarlijke stoffen is een onderwerp van onderzoek. In de Trajectnota/MER worden een individueel risico en een groepsrisico bepaald. Het individueel risico geeft inzicht in het aantal mensen dat bij een ramp betrokken kan zijn. Het groepsrisico geeft inzicht in de kans dat een ongeluk of calamiteit kan optreden.
Een rampenplan wordt opgesteld door gemeenten. Dit vindt plaats in een latere fase van het project, namelijk na het Ontwerp-Tracébesluit.

### 2.4.5 Woon- en leefmilieu en recreatie

Het merendeel van de reacties in deze categorie heeft betrekking op de effecten die de Noord-oostelijke verbinding heeft op het leefklimaat van de bewoners van het studiegebied. Het gaat hierbij voornamelijk om de overlast die de Noord-oostelijke verbinding zou kunnen veroorzaken voor het woon- en leefmilieu.

74 *Welke recreatie-effecten worden in de Trajectnota/MER meegenomen?*

Recreatie is een onderwerp dat deel uitmaakt van het onderzoek voor de Trajectnota/MER. Bij het onderzoek naar de effecten op recreatie zal onder meer worden ingegaan op:
- verblijfsrecreatie (hotels, campings, bungalowpark);
- routegebonden recreatie (wandel- en fietsroutes, kanoroutes, ruiterpaden);
- objectgebonden recreatie (recreatieparken, attractieparken, musea).

75 *Wat wordt gedaan aan de schade die ontstaat in het woon- en leefmilieu?*

In de Trajectnota/MER worden de effecten voor het woon- en leefmilieu in beeld gebracht (geluid, trilling, bereikbaarheid, veiligheid). Aantasting daarvan wordt zoveel mogelijk tot een minimum teruggebracht maar zal niet altijd volledig kunnen worden voorkomen. Voor een aantal aspecten wordt in overleg met de betrokken partijen tegemoet gekomen aan de wensen van de bewoners. Voor andere aspecten wordt volstaan met het voldoen aan de normen zoals die zijn vastgelegd in wetten of besluiten (bijvoorbeeld in het Besluit Geluidhinder Spoorwegen). Psychische hinder en gezondheidsproblemen vormen geen onderdeel van deze studie. Bij een project van deze omvang wordt zeer zorgvuldig omgegaan met het dilemma van de baten voor landelijk en regionaal niveau en de lasten voor lokaal niveau. Dit is een van de redenen waarom de procedure van de Trajectnota/MER geïntegreerd wordt doorlopen, zodat bij infrastructuurontwikkeling goed in beeld wordt gebracht wat de effecten zijn op de omgeving.

### 2.4.6 Ruimtelijke ordening en regionale economie

76 *Welke effecten op de regionale economie worden meegenomen in de studie?*

In de Trajectnota/MER zal worden ingaan op de spin-off voor de regionaal economische situatie in het studiegebied (hierbij zijn bijvoorbeeld te noemen de Holland Eastgate Terminal (HET), een mogelijke HSL-stopplaats en een mogelijke nieuwe of verbeterde goederenverbinding en/of reizigersverbinding voor ontsluiting van de regio). Werkgelegenheidseffecten, die in het onderzoek worden meegenomen, zijn daarvan een afgeleide.

77 *Hoe wordt het effect op de ruimtelijke ordening meegenomen in de studie?*

In de Trajectnota/MER wordt het effect op de ruimtelijke ordening als volgt onderzocht:
Voor elke functie die van belang is in de ruimtelijke ordening zoals wonen, werken, verkeer en vervoer wordt nagegaan wat de huidige situatie is. Tevens wordt gekeken

welk beleid relevant is op Rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau. Vervolgens zal worden nagegaan wat de invloed is van de Noord-oostelijke verbinding op de te ontwikkelen ruimtelijke functies, zoals die op verschillende beleidsniveau's in plannen zijn weergegeven.

*2.4.7 Lokaal en regionaal verkeer en vervoer (incl. spoorwegovergangen)*

De reacties binnen deze categorie hebben betrekking op lokaal en regionaal verkeer en vervoer. Hoofdzakelijk gaat het over de bereikbaarheid van dorpen in het studiegebied na aanleg van de Noord-oostelijke verbinding. Veel dorpen kennen sinds lange tijd een tweedeling, waarbij de spoorbaan vaak het element is dat voor die tweedeling zorgt. Ook voor de veiligheid van spoorwegovergangen wordt in de reacties aandacht gevraagd.

78 *Hoe wordt met het effect bereikbaarheid omgegaan?*

Uitgangspunten bij het beantwoorden van deze vraag zijn:
- met betrekking tot het effect bereikbaarheid zal worden nagegaan of en in hoeverre nieuwe en bestaande spoorlijnen een belemmering vormen voor kruisende wegen;
- bij nieuw spoor wordt uitgegaan van ongelijkvloerse kruisingen. In het beleid ten aanzien van spoorwegveiligheid is vastgelegd dat het aantal gelijkvloerse kruisingen ten behoeve van de veiligheid niet verder mag toenemen;
- bij bestaande lijnen zal worden gekeken in hoeverre de bereikbaarheid wordt beïnvloed door het intensiever gebruik van de bestaande baan;
- voor lokale knelpunten zoals de op- en afritten van snelwegen en het vrijhouden van doorvaarthoogten worden specifieke oplossingen in de hoogteligging ontworpen.

79 *Hoe wordt met het effect veiligheid rondom spoorwegovergangen omgegaan?*

De spoorwegovergangen moeten voldoen aan de eisen die in het beleid zijn gesteld. Daarbij zijn ook eisen opgenomen met betrekking tot de veiligheid. De doelstelling van de rijksoverheid is om in nieuwe spoorwegverbindingen geen spoorwegovergangen op te nemen. Voor bestaande spoorlijnen moet een veiligheid worden gerealiseerd die 25% hoger ligt dan de huidige veiligheid. In de Trajectnota/MER zullen de consequenties van dit beleid voor alle alternatieven worden onderzocht.

80 *Waarom is het effect luchtverontreiniging niet meegenomen in de Startnotitie?*

De treinen zullen elektrisch gaan rijden waardoor er geen luchtverontreiniging ontstaat die een belasting vormt voor de directe omgeving van de spoorbaan.

81 *Waarom is het effect lichtoverlast niet meegenomen in de Startnotitie?*

Lichtoverlast door treinverkeer is beperkt tot een overlast bij het passeren van reizigerstreinen. Het grootste deel van het transport heeft betrekking op goederentreinen. Deze dragen niet significant bij aan een permanente toename van het licht voor de omgeving. In de alternatieven zijn bovendien geen rangeerterreinen opgenomen. Op grond van deze overwegingen wordt eventuele lichtoverlast ten

gevolge van treinverkeer verwaarloosbaar klein geacht; deze effecten blijven buiten beschouwing.

### 2.4.8 Landbouw

In veel reacties wordt gesteld dat de effecten op de landbouwsector in de Startnotitie te weinig aandacht krijgt. Een aantal insprekers stelt voor om een Landbouw Effect Rapportage (LER) op te stellen.

82 *De lijst van te onderzoeken effecten in de Startnotitie is niet compleet. Voor meerdere effecten dan in de Startnotitie genoemd wordt aandacht gevraagd.*

In de Startnotitie is een opsomming gegeven van de aspecten waarvan de effecten worden bepaald zoals: geluid en trillingen, bodem en water, ruimtelijke ordening, etc. Bij elk van die aspecten is kort weergegeven welke effecten onder meer onderzocht worden. In de Richtlijnen is een compleet overzicht opgenomen van alle relevante onderzoeksaspecten.

83 *Waarom worden de effecten op de landbouw niet meegenomen?*

De effecten op de landbouw zijn zeker een onderzoeksaspect in de Trajectnota/MER. In de Startnotitie was landbouw opgenomen onder de paragraaf "overige effecten". Het aspect landbouw zal deel uitmaken van de studie voor de Noord-oostelijke verbinding. Bij de effecten wordt dan onder meer aandacht besteed aan landinrichtingsprojecten, bereikbaarheid, kapitaalvernietiging.

84 *De landinrichtingsprojecten van de afgelopen jaren worden doorsneden.*

Bij de ontwikkeling van alternatieven is getracht zoveel mogelijk nieuwe doorsnijdingen van landinrichtingsprojecten voorkomen. Door de technische specificaties waaraan een spoorbaan moet voldoen, zijn doorsnijdingen soms niet te voorkomen. Waar nodig zal worden bestudeerd of het effect van doorsnijdingen opgelost kan worden door middel van mitigerende of compenserende maatregelen.

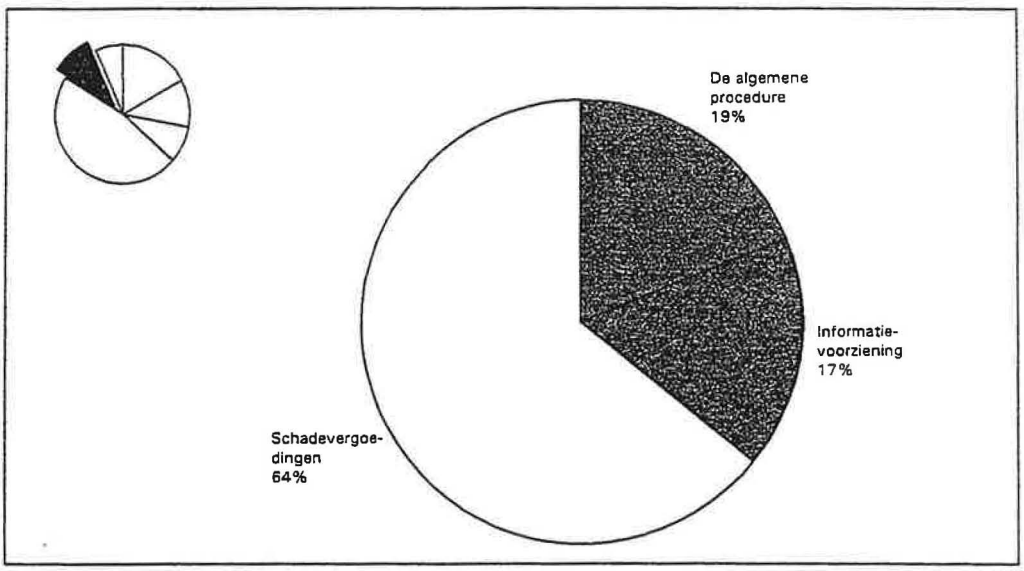
### 2.4.9 Kosten

85 *Hoe wordt het aspect kosten meegenomen in het onderzoek?*

In het onderzoek zal worden geraamd wat de kosten zijn van alternatieven/varianten en van bepaalde maatregelen. Het aspect kosten is dus onderwerp van onderzoek in de Trajectnota/MER.

## 2.5 Procedure

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen in de rubriek Procedure. De reacties zijn verdeeld over drie categorieën. De kleine taartverdeling in figuur 6 geeft het totaal aantal reacties weer, de gekleurde punt geeft het aandeel reacties voor de rubriek Procedure weer. In de grote taartverdeling wordt de verdeling over de categorieën weergegeven. In veel reacties wordt gevraagd om uitleg over schadevergoedingen ten gevolge van het project. Veel insprekers vinden dat de inspraakperiode te kort is en willen weten hoe ze direct in het project betrokken kunnen worden.




*Figuur 6: Verdeling van de reacties in de rubriek Procedure*

### 2.5.1 De algemene procedure

In deze categorie zijn de reacties bijeengebracht die betrekking hebben op hoofdstuk 6 "Procedure" en het Tijdschema tracé/m.e.r.-procedure in bijlage I van de Startnotitie. Veel insprekers vinden dat, ondanks de verlenging van de inspraaktermijn, de inspraakperiode te kort is. Belangstellenden moeten in een te korte periode informatie verzamelen over het project zodat het bijna ondoenlijk is goed beargumenteerde reacties samen te stellen.

86 *Welke procedure wordt gevolgd in het m.e.r.-traject?*

Voor de besluitvorming over de Noord-oostelijke verbinding wordt de Tracéwet-procedure gevolgd inclusief milieu-effectrapportage (m.e.r.). Dit laatste is verplicht op grond van de Wet Milieubeheer. De Startnotitie is het begin van de m.e.r.-procedure. De Startnotitie is onderwerp van inspraak. Na de Startnotitie wordt de Trajectnota/MER opgesteld. Op basis van dat rapport en de dan volgende inspraak en advisering wordt een standpunt bepaald door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).

(V&W) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM).
Na de standpuntbepaling wordt het Ontwerp-Tracébesluit opgesteld. Ook hierop is inspraak mogelijk. Vervolgens wordt het definitieve Tracébesluit genomen door de minister van V&W en de minister van VROM.
Daarna is het nog mogelijk beroep aan te tekenen tegen het Tracébesluit bij de Raad van State.

87 *Waarom is de inspraaktermijn zo kort?*

De wettelijke termijn voor de inspraak op de Startnotitie bedraagt vier weken.
Gezien de complexiteit van het initiatief en de grootte van het studiegebied is deze termijn verlengd met 4 weken. Er wordt vanuit gegaan dat een ieder zo de gelegenheid heeft gekregen om in te spreken.

### *2.5.2 Informatievoorziening*

In de reacties binnen deze categorie gaat het de insprekers vooral om de mogelijkheid informatie te vergaren en om meer betrokkenheid bij het project te krijgen. Insprekers willen meer directe invloed kunnen uitoefenen op het project dan nu het geval is en willen op de hoogte worden gehouden van nieuwe ontwikkelingen binnen het project. Drie insprekers hebben voorgesteld om een maandblad uit te gaan geven waarin de burgers de laatste ontwikkelingen van het project kunnen lezen.

88 *Op welke manier kunnen insprekers betrokken worden bij het project?*

Voor het project Noord-oostelijke verbinding is door de Minister van Verkeer en Waterstaat een Bestuurlijke Begeleidingsgroep ingesteld. In de Bestuurlijke Begeleidingsgroep zijn de Provincies, de gemeenten en de bestuurlijke regio's vertegenwoordigd. De Bestuurlijke Begeleidingsgroep heeft als taak het onderzoek voor de Trajectnota/MER te begeleiden, dit zowel vanuit het aspect inhoudelijke inbreng als vanuit het aspect bestuurlijke inbedding.
Belanghebbenden en geïnteresseerden kunnen met de Rijkswaterstaat Oost-Nederland en NS Railinfrabeheer contact opnemen over het project Noord-oostelijke verbinding. Voorts zal een communicatieplan worden opgesteld om belanghebbenden en geïnteresseerden tussen de formele overleg- en inspraakmomenten te informeren over het project.

89 *Op welke manier kunnen insprekers aan informatie komen over het project?*

Getracht wordt in het kader van het open-plan-proces belanghebbenden en geïnteresseerden te blijven informeren over de gang van zaken in het project. Het is echter niet mogelijk om hieraan exacte tijdstippen te koppelen. In regionale en landelijke (dag)bladen zal bekend worden gemaakt wanneer de Trajectnota/MER, het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit ter inzage liggen (zie ook vraag en antwoord 88).

### *2.5.3 Schadevergoedingen*

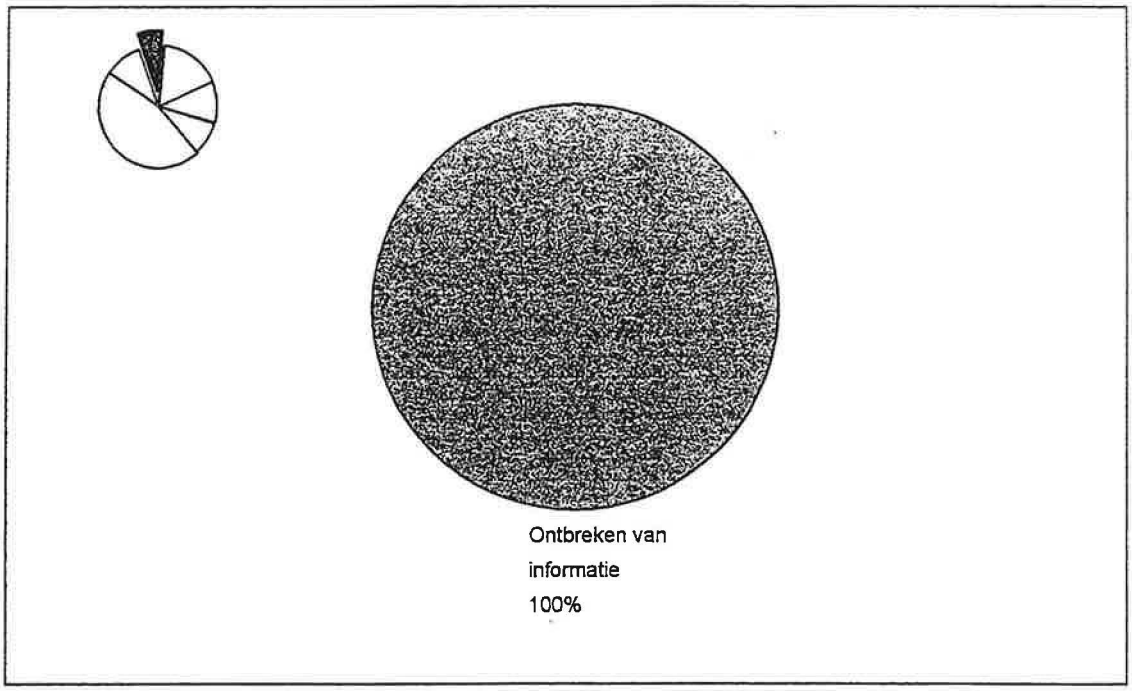
De reacties in deze categorie hebben met name betrekking op schadevergoedingen aan zowel particulieren als aan bedrijven (waaronder de landbouw). Door de plannen omtrent de Noord-oostelijke verbinding kunnen woningen en bedrijven een waardedaling ondervinden. Tevens wordt een aantal bedrijven geschaad door de komst van de Noord-oostelijke verbinding. Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om trillingsgevoelige bedrijven of om de bereikbaarheid van bedrijven.

90 *Welke regelingen/wetten bestaan er ten aanzien van de schade die de Noord-oostelijke verbinding veroorzaakt?*

Er kan pas aanspraak op schadevergoedingen en compensatie plaatsvinden als er een schadetoebrengend besluit is genomen. In dit geval is dat het Tracébesluit. Eerder is geen schadevergoeding of compensatie mogelijk. Wel zal getracht worden vóór het nemen van het Tracébesluit op dit punt voldoende duidelijkheid te geven en dit bekend te maken.

## 2.6 Vorm en presentatie

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die horen in de rubriek Vorm en presentatie. In de rubriek zijn reacties opgenomen betrekking hebben op het gebruikte kaartmateriaal en het gebruik van vaktaal.
De kleine taartverdeling in figuur 7 geeft het totaal aantal reacties weer, de gekleurde taartpunt geeft het aandeel van de rubriek Vorm en presentatie weer. De grote taartverdeling geeft de verdeling van de reacties in de categorieën weer. Bijna alle reacties hebben betrekking op het ontbreken van informatie op de Startnotitiekaart.




*Figuur 7: Verdeling van de reacties in de rubriek Vorm en presentatie*

### *2.6.1 Ontbreken van informatie*

Het niet vermelden van dorpsnamen en het niet aangeven van dorpen als bebouwd gebied op de Startnotitiekaart heeft tot veel reacties geleid. Tevens vindt een aantal insprekers dat informatie in de Startnotitie ontbreekt. Bij het laatstgenoemde gaat het voornamelijk om het detailniveau van de beschrijving van criteria (of effecten) die in het onderzoek aan bod komen.

91 *De informatie op de kaart is onvoldoende.*

Op de kaarten in de Startnotitie zijn alleen die woongebieden met naam aangegeven die een bepaald aantal inwoners hebben en zodoende op de kaart met schaal 1:100.000 zijn ingekleurd als bewoond gebied. Het doel van de kaart is het geven van een overzicht van de te onderzoeken alternatieven. Er is bewust gekozen voor dit schaalniveau. Bij dit schaalniveau blijft de kaart namelijk overzichtelijk en toch herkenbaar. Op de informatie-

herkenbaar. Op de informatie-avonden is een kaart te zien geweest op schaal 1:10.000, met de meer gedetailleerde weergave van de ligging van de bandbreedte.

92 *In de Startnotitie ontbreekt informatie.*

De alternatieven zijn op een schaal van 1:50.000 bepaald, de kaart in de Startnotitie is echter van een globalere schaal 1:100.000. Met de kaart uit de Startnotitie is getracht de ligging van de alternatieven in het gebied globaal weer te geven. In de uiteindelijke Trajectnota/MER zullen alle tracés worden gepresenteerd op schaal 1:10.000. Hierbij is nog een afwijking mogelijk tot maximaal 100 meter naar links of rechts en 2 meter zowel naar boven als naar beneden. Ter onderbouwing van specifieke oplossingen voor de gewenste tracés wordt voor sommige knelpunten nog gedetailleerder naar oplossingen gekeken en worden deze maxima beperkt.

### *2.6.2 Vaktaal*

93 *Kan in de Trajectnota/MER minder vaktaal worden gebruikt?*

In de Trajectnota/MER zal getracht worden om zo min mogelijk vaktaal te gebruiken. Daar waar dit nodig is zullen termen worden uitgelegd in een verklarende woordenlijst bij de Trajectnota/MER.

# 3 Vervolg van de procedure

## 3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het vervolg van de procedure voor de Noord-oostelijke verbinding.

## 3.2 Tracéwetprocedure/milieu-effectrapportage (m.e.r)

*Stap 1 Richtlijnen voor het MER*

Op basis van de startnotities en de reacties daarop adviseert de Commissie voor de Milieu-effectrapportage (Cie m.e.r.) de bede Ministers over de Richtlijnen voor de inhoud van de op te stellen trajectnota/MER. Vervolgens stellen de ministers, mede op basis van genoemd advies en gelet op de reacties uit de inspraak, de Richtlijnen vast.

*Stap 2 Trajectnota/MER*

De trajectnota/MER voor de Noord-oostelijke verbinding wordt, met inachtneming van de door de ministers vastgestelde Richtlijnen door NS Railinfrabeheer opgesteld. Op een zo objectief mogelijke wijze worden de gevolgen van de alternatieven en varianten beschreven. Aangegeven wordt in hoeverre de alternatieven bijdragen aan de oplossing van het in de startnotitie gedefinieerde probleem. Tijdens deze fase vindt overleg plaats met derden (provincies, gemeenten en overige bestuursorganen) het bevoegd gezag, de wettelijke adviseurs en de Cie m.e.r.. Nadat de trajectnota/MER is goedgekeurd door het bevoegd gezag kan publiekelijk bekendmaking plaatsvinden.

De trajectnota/MER wordt ter inzage gelegd en er worden informatie-avonden georganiseerd. Hierdoor is een ieder in de gelegenheid zich een mening te vormen over de inhoud van de nota. Vervolgens bestaat de mogelijkheid om schriftelijk ingebrachte bezwaren toe te lichten op daartoe te organiseren hoorzittingen.

De Cie m.e.r. toetst het MER aan de Richtlijnen. Daarnaast volgt een advies van het Overlegorgaan Verkeers-Infrastructuur (O.V.I.).

*Stap 3 (Ontwerp-)tracébesluit*

Indien de ministers van V&W en VROM besluiten tot voortzetting van het project bepalen zij, mede op basis van het MER, de uitgebrachte adviezen en de resultaten uit de inspraak, het alternatief dat wordt uitgewerkt in het (Ontwerp-)tracébesluit Noord-oostelijke verbinding.

Het (Ontwerp-)tracébesluit wordt ter inzage gelegd en er worden informatie-avonden voor belanghebbenden georganiseerd.

Provincies en gemeenten dienen vervolgens aan te geven of zij bereid zijn om de gekozen variant in hun (bestemmings-)plannen op te nemen. Tenslotte neemt de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, het definitieve Tracébesluit. Tegen dit Tracébesluit is beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het bovenstaande geldt in grote lijnen tevens voor het vervolg van de procedure voor Rijksweg 15.

# Verklarende Woordenlijst

| | |
|---|---|
| Achterlandverbinding: | Verbinding van het hoofdwegennet tussen de belangrijke economische centra in Nederland en België en Duitsland. |
| Archeologie: | Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen. |
| Bandstad | Een complex stedelijk gebied tussen steden. |
| BGS: | Besluit Geluidshinder Spoorwegen. Hierin zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidhinder, alsmede de te volgen procedures voor vaststelling van geluid hinder respectievelijk procedures bij afwijking van de normen. |
| Boogstralen | Bochten in een spoorbaanvak of wegvak. |
| Compenserende maatregel: | Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere locatie te compenseren. |
| CUR: | Civieltechnisch centrum Uitvoering Research en regelgeving. Een instelling waar onder andere modellen worden gemaakt voor trillingonderzoek. |
| dB(A): | decibel (eenheid van geluidsniveau) |
| DIN 4150: | Een Duitse norm voor trillingen. |
| Ecohydrologie: | De hydrologie die van belang is voor de ecosystemen. Hydrologie is de leer van de aanwezigheid, het gedrag en de chemische en fysische eigenschappen van water op en beneden het aardoppervlakte, uitgezonderd het water in zeeën en oceanen. |
| Ecosystemen | Het geheel aan biotische (levende) en abiotische (niet levende) factoren die elkaar wederzijds beïnvloeden. |
| EHS (ecologische hoofdstructuur) | Netwerk van kerngebieden (gebied met waarden van (inter)nationaal belang), natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden. |
| Essenlandschap | Een landschapstype dat gekenmerkt wordt door kleinschalige verkaveling en waarin oude landbouwgronden (essen) voorkomen. |
| Flankerend beleid | In dit geval: het beleid gericht op beperking van de groei van het autoverkeer. |
| Geohydrologie: | Wetenschap die zich bezighoudt met de aanwezigheid, het gedrag en de chemische en fysische eigenschappen van grondwater. |
| Groepsrisico: | Kans dat een ongeluk gebeurt, los van de hoeveelheid personen die in een gebied wonen. |
| Grondwaterkwantiteit: | De hoeveelheid grondwater. |
| HET: | Holland Eastgate Terminal. Een overslagplaats in de buurt van Oldenzaal. |
| HSL: | Hoge Snelheids Lijn. |
| Individueel risico: | De hoeveelheid personen die gevaar loopt bij een ongeluk. |
| IVIL-studie: | Integrale Verkenning Infrastructuur de Liemers. Een integrale studie naar de infrastructurele plannen in de regio de Liemers. |
| KAN-gebied: | Knooppunt Arnhem-Nijmegen. |

| | |
|---|---|
| Maaiveld | Oppervlakte van het land. |
| MER: | Milieu-effect-rapport. Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang worden beschreven. Dit gebeurt op systematische en zo objectief mogelijke wijze. Het wordt opgesteld ten behoeve van één of meer besluiten die over de betreffende activiteit moeten worden genomen. |
| m.e.r.: | Milieu-effectrapportage (procedure). Een hulpmiddel bij de besluitvorming van een project. Het bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van èn mede op basis van het genomen besluit. Eén en ander gebeurt met inachtneming van de voorgeschreven procedurele uitgangspunten. |
| MIT: | Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. Uitwerking van het SVV voor een periode van 5 jaar; wordt jaarlijks bijgesteld bij de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. |
| Mitigerende maatregel: | Maatregelen om de nadelige gevolgen van een voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te verzachten. |
| MMA: | Meest Milieuvriendelijke Alternatief. |
| Oppervlaktewaterkwantiteit: | De hoeveelheid oppervlaktewater. |
| OTB: | Ontwerp-Tracébesluit. Het ontwerp-besluit waarin bepaald wordt welk alternatief gekozen is. |
| PKB: | Planologische KernBeslissing. Beslissingen en standpuntbepalingen over beleidsplannen/hoofdlijnen en beginselen van belang voor het nationaal ruimtelijk beleid. De vormen waarin pkb's verschijnen zijn nota's, structuurschetsen en structuurschema's. |
| SBR: | Stichting Bouw Research. In 1993 heeft deze instellingen richtlijnen voor het meten en beoordelen van trillingen in een woonomgeving opgesteld. |
| SGR: | Structuurschema Groene Ruimte. |
| Stedelijk uitloopgebied | Goed ingerichte open ruimten tussen stadsgewesten waarin door zorgvuldige bestemming, inrichting en beheer en door grondaankopen door de overheid een duurzaam agrarisch grondgebruik en in delen een inrichting voor recreatie, bos en natuur wordt nagestreefd. |
| SVVII: | Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. |
| TU-Twente: | Technische Universiteit Twente. |

| | |
|---|---|
| VROM: | Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. |
| V&W: | Verkeer en Waterstaat |
| Warnemünde: | Een verklaring waarin zowel Nederland als Duitsland verklaart, met inachtneming van de te doorlopen nationale procedures, ernaar te streven het vervoersaandeel in het goederen- en personenvervoer ten gunste van de spoorwegen merkbaar te veranderen. |

# Bijlage I

**Overzichtlijst namen van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummers**

In deze bijlage kunnen insprekers achter hun naam vraag- en antwoordnummers vinden. De vraag- en antwoordnummers geven aan onder welke vraag/vragen de reactie(s) van de inspreker is/zijn ingedeeld. Via deze vraag- en antwoordnummers kan een inspreker het antwoord op zijn reactie vinden. Het uitklapvel bevat een indeling van de vraag- en antwoordnummers in rubrieken en categorieën. Bovendien staat op het uitklapvel vermeld op welke bladzijde de vragen en antwoorden kunnen worden gevonden.

Insprekers in de lijst waarachter geen vraagnummer staat vermeld hebben in hun brief een reactie gegeven op de Startnotitie van de Rijksweg 15. Deze reacties worden behandeld in het rapport Inspraakreacties Startnotitie Rijksweg 15. Insprekers die zowel hebben ingesproken op de Startnotitie Noord-oostelijke verbinding als op de Startnotitie Rijksweg 15 kunnen de antwoorden voor deze reacties in dit rapport vinden.

| Namen van insprekers | Vraag- en antwoordnummers | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 't Hoen, A.T. (3 handtekeningen), Haaksbergen | 57 | 77 | | | |
| <anoniem> | 88 | 89 | 90 | | |
| <anoniem> | 8 | 75 | | | |
| <anoniem> | 61 | 75 | 90 | | |
| <anoniem> | 28 | | | | |
| <anoniem> | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| <anoniem> | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| <anoniem> | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| <anoniem> | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| <anoniem> | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| <anoniem> | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Aa, dr. H.E. van der, Boekelo | 68 | 90 | 91 | | |
| Aalberts, fam. M.A.G., Rheden | 26 | 61 | 63 | 90 | |
| Aaldering, G.J., Doesburg | 61 | 75 | 90 | | |
| Aalderink, A., Eefde | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Actie Bewoners Doesburg/Angerlo, | 26 | | | | |
| Actie Bewoners Ellecom, (52 handtekeningen), Rheden | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Actie Bewoners Nieuw-Dijk, (108 handtekeningen), Nieuw-Dijk | 26 | 68 | | | |
| Actie Bewoners Tracégebied RW15 Varsseveld-Enschede, (57 handtekeningen), Enschede/Haaksbergen/Rietmolen | 29 | | | | |
| Actie Bewoners Vierakker/Wichmond, (98 handtekeningen), Wichmond | 1 | 56 | 70 | | |
| Actie Huurdersver. Rosande van Wassenaerheuvel, (77 handtekeningen), Oosterbeek | 13 | 62 | 63 | 73 | 90 |
| Actie Landbouworganisatie ZMO/LTO Midoost 4, (400 handtekeningen), Baak/Steenderen/Toldijk | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Actie Landbouworganisaties ZMO/LTO MidOost 1, (17 handtekeningen), Haaksbergen | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Actie Landbouworganisaties ZMO/LTO MidOost 2 | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Actie Landbouworganisaties ZMO/LTO MidOost | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Actie Velp in Twee Nee! / op ons dak geen Betuwetak, | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Actie Ver. Heelwegs Belang, (89 handtekeningen), Heelweg | 56 | 61 | 63 | 73 | 76 |
| | 91 | | | | |
| Addink, prof. dr. A.D.F., Leiden | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Adriaanse, M.E., Ellecom | 4 | 56 | 61 | 63 | 66 |
| | 73 | 74 | 77 | 78 | |
| Aegon Vakantieparken, 's Gravenhage | 61 | | | | |
| Agerkop, F., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Agerkop-Vermeer, G.F., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Alberts, W., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Algera, T., Dieren | 61 | 63 | 73 | 75 | 78 |
| Amersfoort, L.H. van, Rheden | 78 | | | | |
| Angerlo NO-Rail, (305 handtekeningen), Angerlo | 28 | 63 | 75 | 91 | |
| ATLAS SFTS BV, Lochem | 76 | | | | |
| d'Audretsch, ir. F.C., Enschede | 26 | 37 | | | |
| Baas, fam. E.G. (2 handtekeningen), Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Bakker, O. (2 handtekeningen), Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | 80 | 90 |
| Bakker, W.J., Rheden | 63 | 78 | | | |
| Bakkers, A.B.M. (2 handtekeningen), Zutphen | 75 | | | | |
| Bannink, R., Kring van Dorth | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Bast, fam., Lochem | 28 | | | | |
| Baumeister, J.H. (2 handtekeningen), Haaksbergen | 78 | | | | |
| Baumeister, M.T.S., Haaksbergen | 26 | | | | |
| Beek, K. van der, Steenderen | 1 | | | | |
| Beekhuizen, M., Haaksbergen | 56 | 74 | 77 | 78 | |
| Beekman, H.H., Doesburg | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Beijleveld, F.J., Rheden | 61 | 63 | 73 | 77 | 78 |
| | 79 | | | | |
| Beitel, J.A. ten, Rietmolen | 56 | 58 | 75 | | |
| Belangen Vereniging Ellecoms Belang, (2 handtekeningen), Ellecom | 61 | 63 | 66 | 78 | |
| Belangengemeenschap De Steeg en Havikerwaard, De Steeg | 13 | 27 | 61 | 63 | 66 |
| | 77 | 78 | | | |
| Belangengemeenschap ST Isidorushoeve, (2 handtekeningen), Haaksbergen | 5 | | | | |
| Belangenvereniging Dieren i.o., Dieren | 28 | 68 | 85 | | |
| Belangenvereniging Welzijn Inwoners Stad Doesburg, Doesburg | 76 | 87 | | | |
| Belanghebbende Enschedese Landgoedeigenaren, (18 handtekeningen), Enschede | 68 | | | | |
| Berends, H.A.J., Almen | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Berends, J., Oosterbeek | 61 | | | | |
| Berendsen, B. (2 handtekeningen), Rheden | 61 | 63 | 78 | 90 | |
| Berendsen, L. (2 handtekeningen), Baak | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Berentsen, H. M., Zutphen | 61 | 68 | | | |
| Berkhoff, P.R., Hengelo | 16 | 28 | 33 | 61 | 63 |
| | 73 | 78 | | | |
| Berndsen, fam. H., Angerlo | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Bessling, A., Bronkhorst | 14 | 56 | 57 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Beumer, ing. Chr., Rheden | 69 | | | | |
| Bewoners buurtschap 't Loo, Eibergen | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Bewoners Prinses Beatrixstraat, Hengelo | 61 | 63 | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Bewoners Toldijkseweg, (41 handtekeningen), Steenderen | 14 | 26 | 57 | 68 | 74 |
| | 75 | 76 | 77 | 78 | 84 |
| | 91 | | | | |
| Bezirksriegierung Münster, Münster | 73 | 75 | 86 | | |
| Bezirksriegierung Weser-Ems, Oldenburg | 3 | 4 | 86 | | |
| Bijkerk, A.J., Enschede | 4 | 28 | 33 | 69 | 75 |
| | 90 | | | | |
| Blikman en zonen, firma, Zutphen | 63 | 78 | 90 | | |
| Bode, A., Oldenzaal | 61 | 63 | 73 | | |
| Boekelose Ondernemers Vereniging, Boekelo | 11 | 68 | 74 | 76 | 77 |
| | 90 | | | | |
| Boelman, J., Arnhem | 75 | 77 | 78 | | |
| Boelman, H. (2 handtekeningen), Rheden | 36 | 75 | 77 | 78 | |
| Boer, fam. W. de, Steenderen | 61 | 78 | | | |
| Boers, G.J., Zutphen | 25 | | | | |
| Boevé, E., Almen | 57 | | | | |
| Bohnen, J.P., Babberich | 26 | | | | |
| Boks, J.B., Velp | 28 | 61 | 63 | 78 | 79 |
| | 90 | | | | |
| Boks, W., Rheden | 75 | 90 | | | |
| Bolder, G.A. (2 handtekeningen), Nieuw-Dijk | 14 | 28 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Bond Heemschut, Nijmegen | 5 | 68 | 70 | | |
| Bonga-Tulleken, M.C.E., Vierakker | 14 | 26 | 58 | 61 | 68 |
| | 75 | 90 | | | |
| Boo, D.J.E. ter, Beckum | | | | | |
| Booltink, M.J.T., Dieren | 13 | 16 | 26 | 61 | 75 |
| | 78 | | | | |
| Bordes, T.C. de, Epse | 25 | 28 | | | |
| Boschloo, fam. G., Almen | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Boter, J., Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Boxman, H.C., Rheden | 26 | 86 | | | |
| Brake-Tijdhof, M.T.S. te, Rietmolen | 67 | 78 | 90 | | |
| Breukelen, C.M.M. van, Rheden | 66 | | | | |
| Broek-Elhorst, G.W. ten, Ellecom | 4 | 56 | 61 | 63 | 66 |
| | 73 | 74 | 77 | 78 | |
| Broersma, J.H. (7 handtekeningen), Brummen | 61 | 63 | 73 | 90 | |
| Broijl, C.J., Eefde | 25 | 61 | | | |
| Brouwer, F., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Brouwer, M. de, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Brouwer, Th. H. de, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | 90 | |
| Brouwer-van den Berg, L.G., Oosterbeek | 28 | 56 | 90 | | |
| Brouwers, F., Velp | 13 | 56 | 61 | 63 | 68 |
| | 78 | | | | |
| Bruger, G.M., Rheden | 73 | 74 | 75 | | |
| Brummelhuis, A., Oldenzaal | 56 | 68 | | | |
| Brunnekreeft, A.B.J., Beckum | 66 | 68 | 73 | 74 | 84 |
| Budels, F., Rheden | 61 | 63 | 79 | 90 | |
| Buitenhuis, (2 handtekeningen), Heelweg | 76 | | | | |
| Buurtkring Usselo, Enschede | 75 | 89 | | | |
| Buurtschap Boekelerhoek, (46 handtekeningen), Enschede | 68 | | | | |
| Buurtschapppen Stemlanden en Molenveld, (13 handtekeningen), Enschede | 68 | | | | |
| Buurtvereniging Het Groene Veld, Nieuw-Dijk | 26 | 67 | 68 | 90 | 91 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Café Restaurant De Roskam B.V., Drempt | 61 | 90 | | | |
| Camping Dorado Beach BV, (3 handtekeningen), Olburgen | 78 | 90 | | | |
| Cappellen, C. van (2 handtekeningen), Drempt | 26 | 28 | 56 | 60 | 61 |
| | 67 | 69 | 76 | 89 | |
| Carol, F., Hengelo | 5 | 61 | | | |
| Cevaal, K.L.J. (2 handtekeningen), Achter-Drempt | 68 | 76 | | | |
| Comité "Geen oostelijke rondweg om Eibergen", (10 handtekeningen), Eibergen | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Comité Dieren Zuid, Dieren | 9 | 14 | 28 | 61 | 66 |
| | 73 | 78 | 90 | | |
| Comité Noordelijke aftakking Betuweroute Zutphen, Zutphen | 3 | 5 | 6 | 27 | 34 |
| | 61 | 63 | 67 | | |
| Comité 'Snelweg - Eibergen', Eibergen | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Cromhoff, B.G., Deurningen | 68 | | | | |
| Cromhoff-van Heek, C.F., Deurningen | 66 | | | | |
| Crum, J.P., Oosterbeek | 75 | | | | |
| Dam, J.B ten, Rietmolen | 86 | | | | |
| Das rechtsbijstand, Amsterdam | 90 | | | | |
| Das rechtsbijstand, Amsterdam | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| De bewoners van het Rosveld, (27 handtekeningen), Lichtenvoorde | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| De Bleeker Groep, Hengelo | 89 | | | | |
| Decates, J.A.J., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Derksen, dr. H., Dieren | 6 | 13 | 25 | 78 | |
| Derksen, H.B., Nieuw-Dijk | 26 | 67 | 68 | 90 | 91 |
| Deventer, B&W (12 handtekeningen), Deventer | 6 | 10 | 28 | 30 | 66 |
| | 92 | | | | |
| DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, Meppel | 77 | | | | |
| Dibbes, M., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | 90 | |
| Dijk, C. van, Oosterbeek | 18 | 61 | 73 | 75 | |
| Dijkstra, J., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Dillesse, J., Rheden | 61 | 75 | | | |
| Ditzhuyzen, K. van, Velp | 1 | 28 | 29 | 44 | 78 |
| | 90 | | | | |
| Dobbenburgh-Schut, P.M.J. van, Rheden | 28 | 63 | 73 | | |
| Dongen, A. van, Drempt | 68 | | | | |
| Dongen, E. van, Drempt | 68 | | | | |
| Dorhout Mees, ds. A.C., Velp | 13 | 57 | 61 | 63 | 78 |
| Dorpsraad Babberich, (2 handtekeningen), Babberich | 7 | 67 | 69 | 74 | 75 |
| | 90 | | | | |
| Dorpsraad Beckum, (2 handtekeningen), Hengelo | 69 | 89 | | | |
| Drent, H.J., Doesburg | 25 | | | | |
| Driessen, fam. J. (3 handtekeningen), Rheden | 26 | | | | |
| Egberink, G.L., Boekelo | 29 | | | | |
| Egberink, J.A., Enschede | 29 | 90 | | | |
| Eijsink, fam. J.N., Boekelo | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Eijsvogel, M.M.M., Enschede | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Elferink, R.J.M., Dieren | 28 | 75 | 78 | | |
| Eliesen, N., Baak | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| End, J.C. van den, Ellecom | 2 | 25 | | | |
| Engels-Wiggers, J.M., Arnhem | 37 | | | | |
| Enklaar, dr. A.H., Enschede | 66 | | | | |
| Eringfeld, A., Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Erk, G.A. van (2 handtekeningen), De Steeg | 85 | | | | |
| Euregio, Enschede | 4 | 5 | 13 | 73 | 86 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Federatie Almens Belang, Almen | 1 | 4 | 16 | 67 | 87 |
| Federatie Landbouw Lochem, Barchem | 1 | 14 | 25 | 78 | 83 |
| | 84 | 90 | | | |
| Federatie particulier grondbezit, Zeist | 7 | 66 | 67 | 72 | 74 |
| Feith- Maat, L.A., Oosterbeek | 20 | 61 | 62 | 73 | |
| Felleman, L.W.R., Steenderen | 2 | 58 | 61 | 73 | 90 |
| Fischer, J.J., 's Heerenberg | 1 | 12 | 28 | 58 | |
| Fockens, ir. T.W.H. (36 handtekeningen), Rietmolen | 14 | 67 | 68 | 70 | 75 |
| | 78 | 86 | | | |
| Fokke, fam., Rheden | 66 | 73 | 75 | | |
| Fontaine, mts. A.A.J. (2 handtekeningen), Giesbeek | 89 | 90 | | | |
| Franciscusschool, Oldenzaal | 61 | 63 | 75 | | |
| Fransen, W., Oldenzaal | 61 | 63 | 75 | | |
| Fruchte, fam. S.W. te (2 handtekeningen), Beltrum | 25 | 56 | | | |
| Garritsen, G.H., Toldijk | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Gaymans, R.J. (2 handtekeningen), Enschede | 12 | 28 | 37 | 68 | |
| Gelders Genootschap, Arnhem | 14 | 68 | | | |
| Gelders platform verkeer & Vervoer, (2 handtekeningen), Arnhem | 3 | 63 | | | |
| Gelderse Milieufederatie, (5 handtekeningen), Arnhem | 4 | 5 | 13 | 15 | 27 |
| | 28 | 56 | 57 | 66 | 68 |
| | 72 | 77 | | | |
| Gelskamp, G., Almen | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Gemeenschap Rietmolen, Rietmolen | 25 | 57 | 61 | 63 | 68 |
| | 74 | 75 | 76 | 77 | 80 |
| | 81 | 89 | 90 | | |
| Gemeente Almelo, Almelo | 4 | 10 | 18 | 26 | 28 |
| | 61 | 63 | 75 | 88 | |
| Gemeente Ambt Delden, Delden | 4 | 14 | 31 | | |
| Gemeente Angerlo, Angerlo | 11 | 28 | 66 | 75 | 84 |
| Gemeente Arnhem dienst stadsontwikkeling, Arnhem | 2 | 9 | 26 | 27 | 61 |
| | 63 | 91 | | | |
| Gemeente Bathmen, Bathmen | 4 | 6 | 77 | | |
| Gemeente Borculo, Borculo | 25 | | | | |
| Gemeente Borne, Borne | 61 | 84 | | | |
| Gemeente Brummen, Brummen | 4 | 6 | 27 | 28 | 73 |
| Gemeente Didam, Didam | 68 | 86 | | | |
| Gemeente Doesburg, Doesburg | 1 | 2 | 14 | 28 | 56 |
| | 58 | 61 | 63 | 65 | 66 |
| | 69 | 70 | 73 | 74 | 76 |
| | 77 | 85 | 86 | 90 | |
| Gemeente Duiven, Duiven | 4 | 5 | 7 | 9 | 26 |
| | 60 | 78 | | | |
| Gemeente Elst, Elst | 9 | 18 | 24 | 28 | 57 |
| | 75 | 92 | | | |
| Gemeente Enschede, Enschede | 4 | 5 | 33 | 68 | 75 |
| | 76 | 78 | 88 | | |
| Gemeente Gorssel, Gorssel | 6 | 34 | 60 | 67 | |
| Gemeente Haaksbergen, Haaksbergen | 25 | 68 | 76 | | |
| Gemeente Hengelo, Hengelo | 4 | 5 | 32 | 63 | |
| Gemeente Holten, Holten | 13 | 61 | 63 | 73 | 82 |
| Gemeente Hummelo en Keppel, Hoog-Keppel | 25 | 28 | 29 | 76 | |
| Gemeente Lichtenvoorde, Lichtenvoorde | 88 | | | | |
| Gemeente Lochem, Lochem | 68 | | | | |
| Gemeente Losser, Losser | 5 | 25 | 26 | 28 | 43 |
| | 61 | 65 | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Gemeente Markelo, Markelo | 2 | 13 | 18 | 23 | 28 |
| | 65 | 66 | 68 | | |
| Gemeente Neede, sector ruimte, Neede | 25 | | | | |
| Gemeente Oldenzaal, Oldenzaal | 4 | 16 | 19 | 28 | 61 |
| | 63 | 73 | | | |
| Gemeente Renkum, Oosterbeek | 57 | 62 | 63 | 67 | 73 |
| Gemeente Rheden, De Steeg | 2 | 6 | 13 | 20 | 27 |
| | 28 | 57 | 61 | 62 | 63 |
| | 66 | 68 | 78 | 80 | |
| Gemeente Rijssen, Rijssen | 12 | 13 | 20 | 26 | 28 |
| | 73 | 75 | | | |
| Gemeente Stad Delden, Delden | 1 | 28 | 63 | 79 | |
| Gemeente Steenderen, Steenderen | 20 | 28 | 36 | 61 | 63 |
| | 65 | 68 | 73 | 76 | 78 |
| | 90 | | | | |
| Gemeente Vorden, Vorden | 6 | 86 | | | |
| Gemeente Warnsveld, Warnsveld | 25 | 28 | 60 | 76 | 78 |
| | 83 | | | | |
| Gemeente Weerselo, Weerselo | 12 | 56 | 61 | 68 | |
| Gemeente Wehl, Wehl | 6 | 36 | | | |
| Gemeente Wierden, Wierden | 22 | 77 | 78 | | |
| Gemeente Wisch, Varsseveld | 61 | 75 | | | |
| Gemeente Zevenaar, Zevenaar | 4 | 8 | 14 | 91 | |
| Gemeente Zutphen, Zutphen | 4 | 6 | 28 | 34 | 56 |
| | 61 | 63 | 73 | 87 | |
| Gemeraag, M., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Gerrits, mr. M.M.J.J. (2 handtekeningen), Ellecom | 61 | 63 | 68 | 73 | 78 |
| Geurts, J., Dieren | 75 | | | | |
| Gezamenlijke Landbouwfederaties Steenderen, (9 handtekeningen), Drempt | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Gezamenlijke Landbouworganisaties, (3 handtekeningen), Vorden | 25 | 28 | 36 | 90 | |
| GIBO Adviesgroep Juridische Zaken, Zevenaar | 90 | | | | |
| Gieling, H.A.M., Didam | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Giesen-Metz, H. (5 handtekeningen), Angerlo | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Gijsman, fam. W., Steenderen | 73 | 91 | | | |
| Gilst, drs. D. van, Oosterbeek | 62 | 73 | | | |
| Goldsmid, M.W. (2 handtekeningen), Angerlo | 1 | 28 | 61 | 69 | 90 |
| Goslings, dr. J.H.W., Epse | 26 | 68 | 91 | | |
| Graaf, S. de, Ellecom | 26 | 66 | 68 | 78 | |
| Graaff, Th.W. de, Rheden | 61 | 63 | 73 | 75 | 90 |
| Greef, fam. W. de (3 handtekeningen), Warnsveld | 61 | 77 | 90 | | |
| Groenlinks Renkum, Renkum | 13 | 56 | 62 | | |
| GroenLinks-fractie Oldenzaal, Oldenzaal | 1 | 12 | 15 | 20 | |
| Groessen in Protest, (209 handtekeningen), Groessen | 1 | 3 | 6 | 7 | 12 |
| | 23 | 28 | 61 | 63 | 69 |
| | 73 | 87 | 88 | | |
| Groot Wassink, A.R., Heelweg | 1 | 76 | 82 | 85 | |
| Groot, H. de, Arnhem | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Groot, H., Rheden | 29 | | | | |
| Grootendorst, S., Doesburg | 65 | 66 | 69 | | |
| Grootenhuis, G.B. te, Varsseveld | 61 | 63 | 67 | 80 | |
| Grootenhuis, J.H. te, Varsseveld | 61 | 63 | 67 | 75 | 80 |
| | 90 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Haan, drs. R.W.G. de (2 handtekeningen), Rheden | 75 | | | | |
| Haar, A. ter (2 handtekeningen), Utrecht | 65 | 69 | 74 | 78 | 84 |
| | 90 | | | | |
| Haarlo's Belang, (2 handtekeningen), Haarlo | 25 | | | | |
| Haeren, Th. van, Didam | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Hag, J.B. ten, Haaksbergen | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Hakvoort, B.A.J., Drempt | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Hakvoort, fam. H.B.A.J. (3 handtekeningen), Didam | 14 | 26 | 36 | 56 | 78 |
| | 83 | 90 | | | |
| Hampsink, H. (34 handtekeningen), De Lutte | 68 | | | | |
| Hanterink, J.E., Oldenzaal | 1 | 56 | | | |
| Harmsen, D., Baak | 57 | 61 | 84 | | |
| Harmsen, S., Angerlo | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Harten, H. van, Hengelo | 61 | 63 | 73 | | |
| Hartjes, fam. E., Angerlo | 28 | 66 | 91 | | |
| Hartjes, I., Doesburg | 66 | 70 | 74 | 90 | |
| Hartog, H.F. den, Doesburg | 5 | 28 | 29 | 36 | |
| Hartog, J.D., Ellecom | 4 | 28 | 61 | 63 | 66 |
| | 73 | 74 | 77 | 78 | 90 |
| Hasselt, drs. J.B.F. van, Enschede | 2 | 3 | 4 | 5 | 8 |
| | 12 | 15 | 27 | 28 | 58 |
| | 61 | 67 | 68 | 72 | 74 |
| | 77 | 88 | | | |
| Have, fam. ten (2 handtekeningen), Beltrum | 25 | 87 | | | |
| Heek, drs. J.A. van, Enschede | 61 | 66 | 75 | | |
| Heidemij Advies B.V, Den Bosch | 61 | 66 | | | |
| Heijenk, A.J., Eefde | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Helmhout, P.B., Rheden | 61 | 63 | 78 | 90 | |
| Helsdingen, M.D.R.A. van, Zutphen | 28 | 74 | | | |
| Hendriks, B.H., Baak | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Hendriksen, A.R., Rheden | 18 | 26 | 48 | 66 | 77 |
| Hendriksen, E., Zelhem | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Hendrix, H.B.G., Doesburg | 28 | 42 | 56 | 61 | 73 |
| | 78 | | | | |
| Henning, fam. I.M. (2 handtekeningen), Zutphen | 28 | 56 | 61 | 75 | |
| Herberts, H., Doesburg | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Herder, J.H. den, Haaksbergen | 25 | 90 | | | |
| Hesselink, B.A.G., Angerlo | 56 | 61 | 63 | 69 | 77 |
| | 90 | 92 | | | |
| Hesselink-Wijers, mts G.& D.W., Angerlo | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| | 92 | | | | |
| Heusinkveld, D.J. (2 handtekeningen), Varsseveld | 61 | 90 | | | |
| Heuvel, dr. C.J.M. van den, Ellecom | 4 | 38 | 61 | 63 | 66 |
| | 73 | 74 | 77 | 78 | |
| Heyting, mts. E.A.H. (4 handtekeningen), Angerlo | 14 | 25 | 36 | 67 | 75 |
| | 77 | 83 | 90 | 91 | |
| Hissink, H.J., Vierakker | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Hoek, ir. G.A.L. van, Arnhem | 27 | 61 | 87 | 91 | |
| Hoekman, G.P.W., Lichtenvoorde | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Hoeks, drs. A.A.C., Eibergen | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Hoeve, fam. J. ten, Wichmond | 1 | 50 | 56 | 70 | |
| Hofenk, J.J., Rheden | 13 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Hoffman, (2 handtekeningen), Hengelo | 61 | 63 | 73 | 90 | |
| Hoftijzer, J.J.C., Almen | 14 | 89 | | | |
| Hollandsche Molen, Amsterdam | 77 | | | | |
| Hollink, J.G.B., Enschede | 26 | 56 | | | |
| Holt, P.H.N., Velp | 68 | | | | |
| Holtkamp, H.J.G., Enschede | 66 | 90 | | | |
| Holtslag, J.J.M., Wichmond | 25 | 26 | 36 | 67 | 75 |
| | 83 | | | | |
| Hoogerbrugge, D., Rheden | 61 | 63 | 73 | 78 | 90 |
| Hoogkamp, H.J., Doesburg | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Hooven-de Bruijn, P.J. van den, Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Horstink, R.J.M., Olburgen | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Houtlief, J. (2 handtekeningen), Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | 86 | |
| Huetink, G.J., Bronkhorst | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Hulleman, R.P., Almelo | 36 | 91 | | | |
| Hupkes, L., De Steeg | 13 | 56 | 61 | 63 | 66 |
| | 78 | | | | |
| Hurk, J. van de, Lichtenvoorde | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Huurnink, E.J., Vierakker | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Iddekinge, ir. P.P.A., Goor | 2 | 4 | 19 | 31 | 58 |
| Ierland, fam. van (2 handtekeningen), Eefde | 61 | 78 | | | |
| IJsseldijk, fam. A.T.B. (3 handtekeningen), Steenderen | 36 | 90 | | | |
| IJzeren-Kuiper, I., Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Ingenhoest, drs. G.H., Ellecom | 61 | 63 | 66 | 73 | 78 |
| | 90 | | | | |
| IVN vereniging voor natuur- en milieueducatie, Markelo | 66 | | | | |
| Jansen, B., Dieren | 26 | 75 | | | |
| Jansen, J., Dieren | 4 | 61 | 65 | 77 | 78 |
| | 80 | | | | |
| Jansen, J.M. (2 handtekeningen), Rheden | 61 | 63 | 66 | 73 | 75 |
| | 78 | 90 | | | |
| Jansen, J.P.M., Keijenborg | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Jansen, W.G., Enschede | 3 | 57 | | | |
| Jansen-Schoonhoven, mr. T.J., Almen | 26 | 68 | | | |
| Janssen, B.J., Baak | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Jonge van de halen, A.W. de, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Jonge, S.J. de, Arnhem | 26 | | | | |
| Jonge, T. de, Zutphen | 75 | | | | |
| Jordaan, D.L., Haaksbergen | 41 | | | | |
| Jordaan, J., Enschede | 66 | | | | |
| Jurrius, C., Rheden | 28 | 61 | 63 | 73 | 78 |
| | 90 | | | | |
| Kaay, M.J. van der, Spankeren | 61 | 63 | 90 | | |
| Kaboord - Versnel, A. (2 handtekeningen), Rheden | 28 | | | | |
| Kaiser, Chr., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Kamer van Koophandel en Fabrieken, (2 handtekeningen), Arnhem | 6 | 17 | 45 | | |
| Kamphuis, M.A., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Kamphuis, ing. S.G.W.M., De Lutte | 1 | 2 | 57 | 61 | 75 |
| Kamphuisen, R.N.J., Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Keizer, fam. (2 handtekeningen), Rheden | 75 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Keppels, J., Zutphen | 6 | 14 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Kerkvoogdij N.H. kerk te Drempt, Drempt | 70 | | | | |
| Kersten, A., Rheden | 61 | 63 | 66 | 73 | 75 |
| | 78 | | | | |
| Kerstens, W.H., Elst | 41 | 60 | 61 | 63 | 68 |
| | 69 | 73 | | | |
| Kiesouw, A.H., Ellecom | 4 | 66 | | | |
| Kip, D.G.M. (2 handtekeningen), Boekelo | 68 | 77 | | | |
| Klaauw, C.U. van der, Rheden | 61 | 70 | 78 | | |
| Klein Ikkink, R., Baak | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Klein-Beernink, T., Rheden | 16 | 75 | 78 | 79 | |
| Kleinsman, H., Rietmolen | 4 | | | | |
| Kluivers, W. (8 handtekeningen), Eibergen | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Klunder, fam. J.R., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Klyn, B.R. de, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Koek, J., Enschede | 66 | | | | |
| Koers, A., Hengelo | 2 | 23 | | | |
| Kooijman, W.E., Drempt | 16 | 28 | 43 | 54 | 56 |
| | 68 | | | | |
| Koopmann, fam. B. Th. M., Oldenzaal | 63 | 73 | 90 | | |
| Kooy, ing. F. van der, Dieren | 25 | 66 | 70 | 88 | |
| Koper, E.J., Rheden | 61 | 63 | 68 | 73 | 78 |
| | 90 | | | | |
| Koper, J.P., Velp | 13 | 61 | 63 | 78 | 90 |
| Kortes, A., Rheden | 61 | 63 | 68 | 75 | |
| Koskamp, J., Drempt | 28 | 61 | 69 | 70 | 74 |
| | 75 | 91 | | | |
| Koster, C.H.M., Doetinchem | 28 | 36 | 59 | | |
| Kox, G.D. (8 handtekeningen), Eibergen | 3 | | | | |
| Krijgsman, ir. B., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Kruis, J. (2 handtekeningen), Didam | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Kuijper, G. de, Velp | 13 | 17 | 25 | 28 | 61 |
| | 75 | 78 | | | |
| Kuile, ir. G.J. ter, Boekelo | 12 | 43 | 56 | | |
| Kuile, W.A.S. ter, Boekelo | 57 | | | | |
| Kuile-van Heek, F. ter, Boekelo | 8 | 12 | 37 | 43 | |
| Kuiper-Verkuyl, W.H., Almen | 68 | 88 | | | |
| Kummeling, H. (2 handtekeningen), Nieuw-Dijk | 2 | 8 | 26 | 65 | 67 |
| | 68 | 73 | 90 | 91 | |
| Kutschruiter, F.J. (3 handtekeningen), Angerlo | 1 | 18 | 36 | 47 | 61 |
| | 74 | 75 | 83 | 89 | |
| Kutschruiter, W.G., Nieuw-Dijk | 61 | 67 | 68 | 75 | 90 |
| Labbé, M., Velp | 75 | | | | |
| Lamers, G.T.H.J., Angerlo | 14 | 25 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Lamers, H.J. (7 handtekeningen), Oosterbeek | 1 | 13 | 26 | 49 | 90 |
| Landbouw, natuurbeheer en visserij, Arnhem | 75 | 84 | | | |
| Landbouwfederatie Lichtenvoorde, Vragender | 56 | 74 | 84 | 90 | |
| Langerak, J.H., Rheden | 68 | 78 | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Lansink, secr. H.B. (2 handtekeningen), Rietmolen | 26 | 78 | 83 | | |
| Lanting-Boer, B., Dieren | 61 | 63 | 66 | 73 | |
| Leeden, R.M. van de, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Leeman, A.J., Dieren | 66 | 78 | | | |
| Leferink, M.C.M., Boekelo | 1 | 25 | 75 | | |
| Lenderink, G., Rietmolen | 1 | 35 | 58 | 61 | 63 |
| | 91 | | | | |
| Lenos, P.K.T., Boekelo | 1 | 68 | | | |
| Lensing, A., Dieren | 75 | | | | |
| Leusden, dr. H.A.I.M. van, Oosterbeek | 62 | 63 | | | |
| Lieftink, J.C., Eibergen | 25 | 61 | 68 | | |
| Lodder/Bons-Leegwater, C./D.C. (2 handtekeningen), Baak | 91 | | | | |
| Lodewijk, fam., Rheden | 61 | 63 | 66 | 73 | 75 |
| | 78 | 90 | | | |
| Lodewijk, H. (2 handtekeningen), Oosterbeek | 62 | 66 | | | |
| Loef, fam. W.J. (2 handtekeningen), Didam | 26 | 67 | 68 | 90 | 91 |
| Loeters, B.H.J. (2 handtekeningen), Didam | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Loman, G. (2 handtekeningen), Vierakker | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Looman, fam. J., Angerlo | 25 | 75 | 83 | 84 | 90 |
| | 91 | | | | |
| LTO Eibergen/Groenlo, (2 handtekeningen), Rekken | 14 | 56 | 78 | 83 | 84 |
| | 90 | | | | |
| LTO Haaksbergen, Haaksbergen | 57 | 78 | 83 | 84 | 90 |
| LTO Midoost / Landbouwmaatschappij ZMO, Deventer | 2 | 28 | 36 | 56 | 57 |
| | 83 | 88 | 90 | | |
| LTO MidOost, afdeling Ambt-Delden, Ambt Delden | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| LTO Zuid West Salland, Lettele | 25 | 78 | 83 | 90 | |
| Lugtenberg ten Have, A., Rheden | 28 | 78 | 85 | | |
| Lups, mr. J.H.W., Velp | 66 | 78 | | | |
| Maaike, M., Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| MacGillavry, fam., Rheden | 78 | | | | |
| Makking, L., Eefde | 90 | | | | |
| Makkink, W.H., Eefde | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Masselink, H., Wichmond | 1 | 56 | 70 | | |
| Meer, B. van der (2 handtekeningen), De Steeg | 13 | 26 | 28 | 61 | 63 |
| | 66 | 73 | 75 | 77 | 78 |
| | 91 | | | | |
| Meijer, ir. F.H. (2 handtekeningen), Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Meijerink, mts. J.G.M., Haaksbergen | 14 | 56 | 78 | 83 | 88 |
| | 90 | | | | |
| Meijers. G.J., Enschede | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Meiring, fam. C., Doesburg | 26 | | | | |
| Melissen, Th.J.H. (2 handtekeningen), Didam | 90 | | | | |
| Menting, V., Didam | 26 | 67 | 68 | 90 | 91 |
| Meulen, E.J. ter, Arnhem | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Meulen, J.C. van der (2 handtekeningen), Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | 90 | |
| Meutstege, A., Bronkhorst | 36 | | | | |
| Meyer, J., Boekelo | 28 | 43 | 58 | 61 | 68 |
| | 69 | 78 | 80 | 90 | |
| Middelkoop, G. van, Warnsveld | 34 | 68 | | | |
| Mijlhoff-Benschop, A.W., Rheden | 61 | 63 | 68 | 73 | 90 |
| Milieuraad Haaksbergen, (2 handtekeningen), Haaksbergen | 2 | 5 | 28 | 57 | 67 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Ministerie DLD, Dusseldorf | 89 | | | | |
| Moes, G.J., Beckum | 2 | 25 | 73 | | |
| Mom, H.H.G.M, Didam | 14 | 56 | 78 | 83 | 88 |
| | 90 | | | | |
| Mondria, A., Enschede | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Moorman van Kappen, prof. mr. O., Ellecom | 61 | 63 | 66 | 73 | 74 |
| | 78 | | | | |
| Mosselman, J., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Nass-van Dulmen, E. (8 handtekeningen), Babberich | 7 | 75 | | | |
| Nederlandse Mycologische Vereniging, Wijchen | 21 | 69 | | | |
| Nekkers, H.J., Rheden | 26 | | | | |
| Niesink, H.J.W., Doesburg | 28 | 68 | | | |
| Nieuwenhuis, fam. W. (2 handtekeningen), Angerlo | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Nieuwland, B.H., Rheden | 63 | 75 | 90 | | |
| Nispen tot Sevenaer, jkhr. mr. C.C.M., Vierakker | 66 | | | | |
| Nispen tot Sevenaer-Ruijs de Beerenbrouck, M.J.A. van, Vierakker | 1 | 19 | 68 | 90 | |
| Nuninga, O., Babberich | 28 | 37 | 68 | 90 | |
| NV Nederlandse Gasunie, Groningen | 77 | | | | |
| Olders, R., Rheden | 1 | 56 | | | |
| Olthof, G.A. (2 handtekeningen), Neede | 1 | 12 | 20 | 25 | 26 |
| | 57 | 61 | 63 | 68 | 74 |
| | 80 | 90 | | | |
| Olthof, T.G., Didam | 26 | 67 | 68 | 90 | 91 |
| Ommen, J.H.A. van, Lichtenvoorde | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Oosten Slingeland, dr. J.F. van, De Steeg | 28 | 39 | 66 | | |
| Oosten, H.H. van, Drempt | 29 | 63 | | | |
| Oovrues, M., Ellecom | 1 | 4 | 61 | 63 | 66 |
| | 73 | 74 | 77 | 78 | |
| Oskamp, D., Doesburg | 25 | | | | |
| Otten, H.M., Velp | 13 | 25 | 28 | 75 | 78 |
| Oude Roelink, J.H. (15 handtekeningen), De Lutte | 68 | | | | |
| Overdiep, ir. W.S., Drempt | 26 | | | | |
| Paas, fam. (4 handtekeningen), Rheden | 36 | 61 | 63 | 70 | 73 |
| | 75 | 78 | 90 | | |
| Paas, fam. R.M.W. (5 handtekeningen), Zutphen | 26 | | | | |
| Parent, J.M. (60 handtekeningen), Steenderen | 12 | 28 | 36 | 57 | 68 |
| | 74 | 77 | 91 | | |
| Peeters, J.J.P.M., Doesburg | 61 | 63 | 68 | 90 | |
| Pelt, R. van, Rheden | 61 | | | | |
| Pennekamp, C.J., Angerlo | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Perk, W., Rheden | 26 | 75 | | | |
| Peters en Klein Herenbrink, firma (2 handtekeningen), Angerlo | 61 | 90 | 91 | 93 | |
| Peters, B.J.H., Drempt | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Pieron, F.W., Rheden | 63 | 66 | 68 | 78 | |
| Platform Verkeer en Vervoer Overijssel, Zwolle | 3 | 16 | | | |
| Pleiter, H., Groenlo | 14 | 56 | 78 | 83 | 84 |
| | 90 | | | | |
| Poele, M.J.M. te, Lichtenvoorde | 68 | | | | |
| Polman, P.W., Didam | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Polman, R., Nieuw-Dijk | 78 | 86 | 90 | | |
| Pols, L., Rheden | 1 | 11 | 65 | 66 | 67 |
| | 77 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Provincie Gelderland Provincie Overijssel, (4 handtekeningen), Arnhem | 2 | 4 | 6 | 11 | 15 |
| | 16 | 18 | 20 | 28 | 30 |
| | 31 | 34 | 51 | 61 | 63 |
| | 65 | 67 | 73 | 75 | 77 |
| Pulle, W. (2 handtekeningen), Rietmolen | 29 | | | | |
| PvdA Afdeling Angerlo, Angerlo | 58 | 62 | 69 | 73 | 86 |
| | 91 | | | | |
| PvdA, Arnhem | 27 | 28 | 37 | | |
| Quartero, H.W.P., Enschede | 1 | 2 | 88 | | |
| Rammeloo- August de Meijer, mr. E.C.M. Almen | 1 | 14 | 16 | 67 | 87 |
| Raben, H.A.M., Didam | 22 | 61 | 67 | 68 | 77 |
| | 91 | | | | |
| Recreatiegemeenschap Salland, (2 handtekeningen), Schalkhaar | 34 | 66 | | | |
| Recreatieschap Achterhoek Liemers, Hummelo | 25 | 68 | 90 | | |
| Regeling, G., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Regeling, H.J., Eefde | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Regelink, fam. G.J. (2 handtekeningen), Laag-Keppel | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Regio Achterhoek, (2 handtekeningen), Doetinchem | 68 | 76 | | | |
| Regio Twente, (2 handtekeningen), Enschede | 10 | 15 | 16 | 28 | 61 |
| | 66 | 69 | 79 | | |
| Reijers, M.C.M., Babberich | 68 | 75 | 90 | | |
| Reilink, H.W.E., Kring van Dorth | 14 | 28 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Reintjes, fam. W. (5 handtekeningen), Didam | 26 | 67 | 68 | 90 | 91 |
| Rekswinkel, fam. G.J. (2 handtekeningen), Steenderen | 61 | 67 | 74 | 75 | 78 |
| | 80 | 90 | | | |
| Rentambt Weldam, Markelo | 31 | 66 | | | |
| Reyneveld, ing. N.G., Velp | 13 | 75 | | | |
| Rhedens Dorpsbelang, (2 handtekeningen), Rheden | 61 | 78 | | | |
| Rietbergen, K. van, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 77 | 78 | | | |
| Rigterink, H.C. (2 handtekeningen), Rheden | 75 | 78 | | | |
| Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist | 67 | 70 | 71 | 88 | |
| Rijnbende, J.P., Rheden | 66 | | | | |
| Rijnders, O.F., Doesburg | 56 | 58 | 61 | 67 | 69 |
| | 73 | 74 | 75 | 78 | 90 |
| | 91 | | | | |
| Rippe, N.J., Oosterbeek | 61 | | | | |
| RK kerkbestuur parochie H. Antonius van Padua, Nieuw-Dijk | 26 | 67 | 68 | 90 | 91 |
| ROB, Amersfoort | 70 | 71 | | | |
| Roelfsema, H.R. (2 handtekeningen), Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Roelofsen Budel, Velp | 13 | 25 | 28 | 73 | 78 |
| RONA-werkgroep Holten, Holten | 61 | 63 | 73 | 75 | 77 |
| | 90 | | | | |
| Roosendaal, fam. P. (2 handtekeningen), Varsseveld | 25 | 61 | 73 | 85 | |
| Rosmalen, C.G.A., Doesburg | 68 | | | | |
| Rotman, H.H., Markelo | 61 | 75 | 90 | | |
| Rouwenhorst, fam. B., Eefde | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| ROVER Werkgroep Spoorwegen, Amersfoort | 4 | 27 | | | |
| Rtmr. en Admktr 'Duvekot', Rheden | 66 | | | | |
| Ruiter, M. (2 handtekeningen), Arnhem | 21 | 61 | 63 | 77 | 89 |
| Salemink, W.J.M, Didam | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Samenwerkend openbaar Vervoer Gelderland, Arnhem | 4 | | | | |
| Sanders Burgers, T.M.S., Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Sanders, J., Rheden | 26 | | | | |
| Savert, H., Rheden | 61 | 63 | 75 | 90 | |
| Schieven, H., Toldijk | 28 | 61 | 63 | 65 | 69 |
| | 70 | 77 | 82 | 84 | 90 |
| | 92 | | | | |
| Schieven, H.J., Toldijk | 28 | 61 | 63 | 65 | 69 |
| | 70 | 77 | 82 | 84 | 90 |
| | 92 | | | | |
| Schimmelpenninck, A.H., Delden | 5 | 28 | 66 | 72 | |
| Schriek, gebr. van (2 handtekeningen), Angerlo | 14 | 56 | 63 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Schriek-Willemsen, G.H., Doesburg | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Serviceflatgebouw Molenbelt, (2 handtekeningen), Holten | 61 | 63 | 78 | 79 | 90 |
| Silvis, ir. P., Amsterdam | 40 | | | | |
| Simonis, A.R. (2 handtekeningen), Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Simons, B.F., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| SkyArt Flying Objects, Steenderen | 61 | 67 | 68 | | |
| Sloterdijk, J. (4 handtekeningen), Hengelo | 26 | | | | |
| Smallegoor, H.E., Warnsveld | 36 | 56 | | | |
| Smallegoor, Zutphen | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Smeenk, J.M.J., Giesbeek | 14 | 27 | 36 | 56 | 78 |
| | 83 | 90 | | | |
| Smit -Goussens, J.C., Drempt | 29 | 68 | 70 | 90 | 91 |
| Smit, H., Groenlo | 58 | | | | |
| Smit, N.J. (27 handtekeningen), Angerlo | 28 | 61 | 66 | 68 | 70 |
| | 74 | | | | |
| Smits, ir. A.B., Oosterbeek | 13 | 61 | 63 | 73 | 90 |
| Snelder-Wissink, G.A.M., Baak | 14 | 26 | 58 | 61 | 68 |
| | 75 | 90 | | | |
| SP Doesburg, Doesburg | 1 | 3 | 20 | 26 | 28 |
| | 56 | 86 | 91 | | |
| Span, W.J.Th., Rheden | 75 | | | | |
| Spanjen, M.J.A.M. van, Nieuw-Dijk | 26 | 28 | 67 | 68 | 90 |
| | 91 | | | | |
| Spierings, J.C., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Spoor-Feith, Q.F., Rheden | 66 | | | | |
| Stad en Ambt Doesborgh De Roode Tooren, (2 handtekeningen), Doesburg | 61 | 66 | 69 | 70 | 73 |
| | 78 | | | | |
| Stad en ambt Doesborgh de Roode Tooren, Angerlo | 28 | 68 | 69 | | |
| Starink, fam. J., Rheden | 61 | 73 | 75 | 78 | |
| Stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen, (2 handtekeningen), Nijmegen | 4 | 18 | | | |
| Steeg, C.J. van de, Rheden | 73 | 75 | 78 | | |
| Stevens, R., Doesburg | 20 | 28 | 77 | | |
| Stg Bijzondere Begraafplaats Ellecom-de Steeg, (2 handtekeningen), Ellecom | 66 | 78 | | | |
| Stg Dorpsraad Boekelo, (2 handtekeningen), Enschede | 1 | 28 | 57 | 68 | |
| Stg Milieuraad Hengelo e.o., Hengelo | 2 | 10 | 15 | 16 | 19 |
| | 28 | 58 | 63 | 66 | 68 |
| | 73 | 75 | 76 | | |
| Stg Milieuwerkgroep "De Oude IJsselstreek, (2 handtekeningen), Doetinchem | 14 | 68 | | | |
| Stichting Wijkraad Hasseler Es, (2 handtekeningen), Hengelo | 12 | 52 | 61 | | |
| Stichting "De Overijsselse Molen", (2 handtekeningen), Holten | 70 | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Stichting Dorpsraad Rekken, (2 handtekeningen), Rekken | 73 | | | | |
| Stichting Hart Voor Eefde, Eefde | 50 | 75 | | | |
| Stichting Lobby Rijksweg 15/A18 Oost Nederland, (2 handtekeningen), Doetinchem | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Stichting museum "Het Schildersvak", Enschede | 74 | | | | |
| Stichting Museum buurt spoorweg, Haaksbergen | 78 | | | | |
| Stichting Twenteroute PLUS, (2 handtekeningen), Eibergen | 8 | 37 | 67 | | |
| Stichting vrienden van de Gelderse Molen, Arnhem | 70 | 86 | | | |
| Stichting Wijkcomite Wensink-Zuid, Borne | 10 | 33 | | | |
| Stokman, A.P. (2 handtekeningen), Zwolle | 10 | | | | |
| Strikkeling, Th., Didam | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Taylor, E.A., Eefde | 56 | | | | |
| Teunissen, W.H, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Thurkow, mr. C.T.F., Ellecom | 5 | 91 | | | |
| Tiel, P. van (2 handtekeningen), Rheden | 61 | 63 | 68 | 75 | 78 |
| | 90 | | | | |
| Tijdhof, A.A.W., Rietmolen | 25 | 78 | 90 | | |
| Tijken-Hendriksen/Tijken, drs. J.J/D.J., Vierakker | 74 | 77 | | | |
| Til, H.W. van, Doesburg | 28 | 89 | | | |
| Toebes, H.W,M., Lichtenvoorde | reactie Rijksweg 15 | | | | |
| Tol, D.H.C., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Tönis, H.A.G., Oldenzaal | 2 | 61 | 63 | 73 | 90 |
| Tricht-Keesing, dr. E.E. van, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Tuenter, W., Rheden | 61 | 63 | 67 | 68 | 73 |
| | 78 | 90 | | | |
| Twents Carmellyceum, Oldenzaal | 61 | 73 | | | |
| Uitentuis, M., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Ulrich, H., Doesburg | 56 | 68 | 74 | 75 | |
| Vaartjes, fam. P., Wichmond | 1 | 56 | 70 | | |
| Van Mierlo Metaalbewerking, Baak | 61 | 63 | 73 | 77 | |
| Veen, J. van de, Delft | 12 | 14 | 37 | | |
| Veldkamp, B.A., Harreveld | 58 | 61 | 63 | 73 | |
| Veltman, H., Rheden | 16 | 78 | | | |
| Ven, S. van der (2 handtekeningen), Ellecom | 1 | 78 | | | |
| Ver. Plaatselijk Belang Harfsen-Kring van Dorth, Kring van Dorth | 14 | 56 | 83 | 90 | |
| Ver. v. Gedeputeerden door Betuwespoorlijn, (2 handtekeningen), Babberich | 7 | 61 | | | |
| Ver. voor Natuur- en milieueducatie, afd. Losser, (2 handtekeningen), Losser | 4 | 9 | 14 | 23 | 28 |
| | 57 | 66 | 69 | 85 | |
| Verbüchelen, M., Didam | 1 | 26 | 67 | 68 | 90 |
| | 91 | | | | |
| Verenigde Bewoners Colmschate, Deventer | 2 | 6 | 11 | 18 | 28 |
| | 58 | 61 | | | |
| Vereniging Das & Boom, (2 handtekeningen), Beek - Ubbergen | 69 | 72 | 91 | | |
| Vereniging Das & Boom, Rheden | 74 | | | | |
| Vereniging ETNA, (2 handtekeningen), Elst | 18 | 24 | 28 | 63 | 73 |
| | 75 | 77 | | | |
| Vereniging R.O.N.A., Rijssen | 13 | 15 | 20 | 28 | 61 |
| | 63 | 78 | 91 | | |
| Vereniging voor handel en nijverheid Rheden, Rheden | 61 | 63 | 66 | 75 | 77 |
| Vereniging vrienden van Twickel, Goor | 1 | 12 | 28 | 46 | 66 |
| Vereniging behoud Twekkelo, Enschede | 10 | 65 | 69 | 74 | |
| Vereniging Leefbaar Nieuw-Dijk, (98 handtekeningen), Nieuw-Dijk | 26 | 67 | 68 | 90 | 91 |
| Verhey, fam. L.R.A., Steenderen | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Verhollt, fam. W.G. (2 handtekeningen), Rheden | 25 | | | | |
| Verkade, A., Ellecom | 4 | 28 | 61 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Vermeulen, M.F.M. (2 handtekeningen), Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Verschuren, E., Vierakker | 34 | 36 | 77 | 78 | |
| Verwoerd, M., Wichmond | 1 | 56 | 70 | | |
| Vester, mr. A.J.M., Baak | 58 | 91 | | | |
| Visser, G. de, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Visser, M.W.G.A., Babberich | 68 | 75 | 90 | | |
| Vogelaar, S.J., Steenderen | 25 | 28 | | | |
| Voorthuis, ir. A.J.W., Hengelo | 90 | | | | |
| Vredegoor v. Gerren, J. (2 handtekeningen), Steenderen | 29 | 91 | | | |
| Vrienden van de Oude Dremptse Kerk, (2 handtekeningen), Doetinchem | 70 | | | | |
| Vries van der Knokke, E.H., Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Vries, mr. F.C. de, Arnhem | 27 | 61 | 91 | | |
| Vrieze, G.P., Hoog-Keppel | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Vugts-van Osch, A., Spankeren | 78 | | | | |
| Waanders, M (2 handtekeningen), Haaksbergen | 90 | | | | |
| Wagenaar, E. (2 handtekeningen), Nieuw-Dijk | 26 | | | | |
| Wagenvoort, G., Vierakker | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Walle, H. van de, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Waning, J. van, Zutphen | 61 | | | | |
| Weber, dr. J. (2 handtekeningen), Oosterbeek | 13 | 61 | 67 | 73 | 90 |
| Weede, jhr. J.D.C. van, Angerlo | 70 | 84 | | | |
| Weerink - Gröniger, E., Rietmolen | 1 | 55 | 83 | 90 | |
| Weerkamp, H., Steenderen | 14 | 56 | 75 | 86 | 91 |
| Weijers, B, Angerlo | 14 | 56 | 67 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Weijers, fam. G.J., Angerlo | 1 | 36 | 67 | 75 | 83 |
| | 84 | 91 | | | |
| Wekenborg-van Binsbergen, P.J., Babberich | 90 | | | | |
| Welling/ Heijnen, (2 handtekeningen), Kilder | 61 | 91 | | | |
| Wentink, L.H., Hummelo | 14 | 56 | 70 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Werkgroep agrarische vrouwen, (7 handtekeningen), Baak | 14 | 36 | 56 | 74 | 75 |
| | 78 | 83 | 90 | | |
| Werkgroep BAR, Arnhem | 6 | 23 | 25 | 28 | 61 |
| | 63 | 64 | 73 | | |
| Werkgroep Leefbaar Olden Eibergen, Eibergen | 2 | 12 | 36 | 53 | 65 |
| | 68 | 69 | 75 | 84 | |
| Werkgroep N.S.W. Landgoederen Enschede-Noord, Almelo | 33 | 66 | 69 | | |
| Werkgroep Twentelijn Hengelo, Hengelo | 3 | 12 | 17 | 26 | 28 |
| | 61 | 63 | | | |
| Wesselink, fam. G., Baak | 61 | 63 | 67 | 68 | 73 |
| | 75 | 77 | 90 | | |
| Wessels, E., Markelo | 56 | | | | |
| Wessels- van Zalingen, J., Steenderen | 19 | 67 | 78 | 84 | 91 |
| Westdijk, H., Rheden | 25 | | | | |
| Westendorp, B.J. (2 handtekeningen), Steenderen | 28 | 36 | 68 | 75 | 91 |
| Westering, R. van, Baak | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Westmijze, H., Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Weustink, J.A., Doesburg | 20 | 28 | 61 | 63 | 68 |
| | 70 | 73 | 75 | 78 | |
| Wewerinke, dr. ir. P.H., Eibergen | | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Weyers, (5 handtekeningen), Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Wieling, I.G., Dieren | 56 | 66 | 78 | | |
| Wiendels, H.R.G., Didam | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Wijers-Hankoop, N.W, Steenderen | 56 | | | | |
| Wijkraad Roershoek-Vossenbelt, Hengelo | 52 | 61 | 63 | 89 | |
| Wildenbeest, M.A., Zutphen | 75 | | | | |
| Willems-Berendsen, H., Doesburg | 57 | | | | |
| Willemsen, W., Rheden | 26 | | | | |
| Wilmes, fam. J.L. (2 handtekeningen), Goor | 4 | 25 | 85 | | |
| Wiltink-Linnenbank, J., Angerlo | 56 | 78 | 83 | 90 | |
| Wilvink, R., Zutphen | 28 | | | | |
| Winkel, E.A.F. (2 handtekeningen), Babberich | 26 | 61 | 63 | 66 | 74 |
| | 75 | 90 | | | |
| Winkel, H.G. de, Dieren | 4 | 66 | 78 | | |
| Winkel, N. de, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Wipfler, J., Doesburg | 14 | 36 | 56 | 78 | 83 |
| | 90 | | | | |
| Wischmann, A.F., Wolfheze | 63 | | | | |
| Wismeijer, D., Ellecom | 61 | 63 | 66 | 78 | 90 |
| Wit, A. de, Steenderen | 1 | 26 | 58 | 61 | 77 |
| Witbreuk, M.G.J. (2 handtekeningen), Boekelo | 25 | 26 | 61 | 68 | 81 |
| | 90 | | | | |
| Witte, L.J.M. de (5 handtekeningen), Rietmolen | 68 | 75 | 84 | 86 | |
| Witteveen, L.B.H., Drempt | 12 | 70 | | | |
| WMO Drinkwater, Zwolle | 65 | | | | |
| Wolbrink, J., Baak | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Wolbrink, R., Baak | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Wolff, H.F., Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | 90 | |
| Woonbotencollectief Koppenberch, Doesburg | 28 | 61 | 69 | 73 | 75 |
| | 90 | | | | |
| Woudenberg, J.H. van, Ellecom | 61 | 63 | 66 | 73 | 74 |
| | 77 | 78 | | | |
| Wouters, D. (3 handtekeningen), Oosterbeek | 13 | 62 | 63 | 90 | |
| Zadelhoff, H.J. van, onbekend | 28 | 84 | 90 | | |
| Zandee, P., Eibergen | 25 | 28 | 66 | | |
| Zantinge, ir. J.F., Velp | 61 | 63 | 78 | | |
| Zeijts-de Groot, fam. E. van (2 handtekeningen), Eefde | 14 | 56 | 78 | 83 | 90 |
| Zetten, F.R. van, Dieren | 61 | 63 | | | |
| Zuiveringsschap Rivierenland, (2 handtekeningen), Tiel | 65 | 77 | 90 | | |
| Zunnebeld, J.F.A., Velp | 13 | 25 | 28 | 78 | |
| Zwieten, ir. drs. J.A. van, Ellecom | 4 | 61 | 63 | 66 | 73 |
| | 74 | 77 | 78 | | |
| Zwijnenberg, F.P., De Lutte | 61 | 63 | | | |

# Indeling vraag- en antwoordnummers in rubrieken en categorieën en verwijzing naar bladzijdenummers in het rapport

| | vraag- en antwoordnummers | bladzijde |
|---|---|---|
| **Probleemverkenning en doel** | | |
| 2.1.1 Probleemverkenning | 1 + 2 | 10 |
| 2.1.2 Doel | 3 | 10 |
| 2.1.3 Nevendoel | 4 + 5 | 11 |
| 2.1.4 Relaties met andere studies en projecten | 6 t/m 11 | 11/13 |
| 2.1.5 Warnemünde | 12 | 13 |
| 2.1.6 Tijdelijke situatie | 13 | 13 |
| 2.1.7 Uitgangspunten | 14 t/m 19 | 14/15 |
| 2.1.8 Financiering | 20 | 15 |
| **Alternatieven** | | |
| 2.2.1 Beschrijving van de alternatieven en ontwikkeling van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) | 21 t/m 24 | 16/17 |
| 2.2.2 Voorkeursalternatieven | 25 | 18 |
| 2.2.3 Bezwaar tegen alternatieven | 26 | 18 |
| 2.2.4 Combinatie alternatieven | 27 | 18 |
| 2.2.5 Aanlegwijze | 28 | 19 |
| **Nieuwe alternatieven en varianten** | | |
| 2.3.1 Algemeen | 29 | 20 |
| 2.3.2 Nieuwe alternatieven en varianten die naar aanleiding van de inspraak in de Trajectnota/MER zullen worden meegenomen | 30 + 31 + 32 | 21 |
| 2.3.3 Alternatieven en varianten in de regio Hengelo/Enschede | 33 | 21/22 |
| 2.3.4 Alternatieven en varianten rond Zutphen | 34 | 22 |
| 2.3.5 Alternatieven en varianten in het gebied ten zuidwesten van Eibergen tot aan Doetinchem | 35 | 23 |
| 2.3.6 Voorgestelde alternatieven en varianten die niet in de Trajectnota/MER worden meegenomen | 36 t/m 55 | 23/27 |
| 2.3.7 Alternatieve routes | 56 t/m 60 | 27/28 |
| **Effecten** | | |
| 2.4.1 Geluid en trillingen | 61 t/m 64 | 29/30 |
| 2.4.2 Bodem en water | 65 | 30 |
| 2.4.3 Natuur en landschap | 66 t/m 72 | 31/32 |
| 2.4.4 Risico's gevaarlijke stoffen | 73 | 32 |
| 2.4.5 Woon- en leefmilieu en recreatie | 74 + 75 | 33 |
| 2.4.6 Ruimtelijke ordening en regionale economie | 76 + 77 | 33 |
| 2.4.7 Lokaal en regionaal verkeer en vervoer | 78 t/m 81 | 34 |
| 2.4.8 Landbouw | 82 + 83 + 84 | 35 |
| 2.4.9 Kosten | 85 | 35 |
| **Procedure** | | |
| 2.5.1 De algemene procedure | 86 + 87 | 36/37 |
| 2.5.2 Informatievoorziening | 88 + 89 | 37 |
| 2.5.3 Schadevergoedingen | 90 | 38 |
| **Vormen en presentatie** | | |
| 2.6.1 Ontbreken van informatie | 91 + 92 | 39/40 |
| 2.6.2 Vaktaal | 93 | 40 |