



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## **Richtlijnen voor de Trajectnota/MER**

### **Hanzelijn**

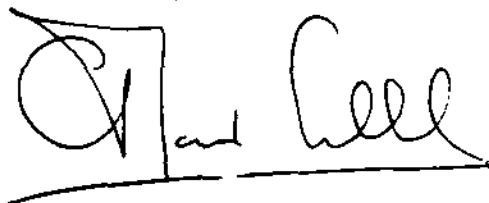
(spoorlijn Lelystad - Zwolle)

# Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

## Hanzelijn

(spoorlijn Lelystad - Zwolle)

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Jorritsma - Lebbink', written over a horizontal line.

A. Jorritsma - Lebbink  
's Gravenhage, 10 juli 1997

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. de Boer', written over a horizontal line.

M. de Boer  
's Gravenhage, 10 juli 1997

## INHOUDSOPGAVE

### Pagina

|     |                                                                   |    |
|-----|-------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Inleiding                                                         | 2  |
| 2.  | Beleidskader, probleemstelling, doel en besluitvorming            | 3  |
| 2.1 | Inleiding                                                         | 3  |
| 2.2 | Beleidskader                                                      | 3  |
| 2.3 | Probleemstelling                                                  | 5  |
| 2.4 | Doelen                                                            | 6  |
| 2.5 | Besluitvorming en inspraak                                        | 9  |
| 3.  | Voorgenomen activiteit en alternatieven                           | 10 |
| 3.1 | Algemeen                                                          | 10 |
| 3.2 | Technische ontwerpcriteria                                        | 11 |
| 3.3 | Milieukundige criteria                                            | 13 |
| 3.4 | Globale toetsing van tracé-alternatieven                          | 13 |
| 3.5 | Beschrijving van de inrichting van de tracé-alternatieven         | 14 |
| 3.6 | Het nulplusalternatief                                            | 16 |
| 3.7 | Meest milieuvriendelijk alternatief                               | 16 |
| 3.8 | Nulalternatief/referentiekader                                    | 17 |
| 4.  | Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieugevolgen | 18 |
| 4.1 | Algemeen                                                          | 18 |
| 4.2 | Bodem en water                                                    | 20 |
| 4.3 | Landschap en cultuurhistorie                                      | 20 |
| 4.4 | Natuur                                                            | 21 |
| 4.5 | Geluid en trillingen                                              | 22 |
| 4.6 | Externe veiligheid                                                | 24 |
| 4.7 | Woon- en leefmilieu                                               | 24 |
| 4.8 | Energie                                                           | 25 |
| 5.  | Vergelijking van alternatieven                                    | 25 |
| 6.  | Leemten in kennis                                                 | 26 |
| 7.  | Evaluatieprogramma                                                | 26 |
| 8.  | Vorm en presentatie                                               | 27 |
| 9.  | Samenvatting van het MER                                          | 27 |

## **Bijlagen**

1. Lijst van inspraakreacties en adviezen
2. Hoofdpijnen uit de inspraak.
3. Vragen en antwoorden schriftelijke inspraakreacties Startnotitie Hanzelijn



Rijkswaterstaat, directies Oost-Nederland en IJsselmeergebied (verder te noemen de initiatiefnemer) hebben het initiatief genomen een Trajectstudie uit te voeren naar de mogelijkheden voor de aanleg van de Hanzelijn, zijnde een spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle. Over het voornemen tot de aanleg van een landelijke railweg dient op grond van het besluit milieu-effectrapportage (m.e.r.) een milieu-effectrapport (MER) te worden opgesteld. 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 de railinfrastructuur.

Door middel van een wijziging van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2) is de Hanzelijn opgenomen in dit Structuurschema (Tweede Partiële Herziening SVV-2 van 27 juni 1996).

De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (verder te noemen het bevoegd gezag) op 12 november de startnotitie over het voornemen bekend gemaakt in de Staatscourant en meerdere landelijke dagbladen. Daarmee is de m.e.r.-procedure formeel van start gegaan. De startnotitie heeft van 12 november tot 31 december op diverse plaatsen ter inzage gelegen. Op 11 november 1996 verzocht de Minister van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de m.e.r. advies uit te brengen.

Onder verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer 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 rekening heeft gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen<sup>1</sup>, die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Bij het opstellen van haar richtlijnenadvies heeft de Commissie de startnotitie en de mede ter inzage liggende documenten<sup>2</sup> op juistheid, compleetheid en relevantie voor de besluitvorming getoetst.

Een lijst van de insprekers en wettelijke adviseurs is opgenomen in bijlage 1. Bijlage 2 geeft een overzicht van de hoofdlijnen uit de inspraak. De afzonderlijke inspraakreacties en adviezen zijn samengevat en voorzien van commentaar in bijlage 3.

---

1 Bijlage 1 geeft een lijst van deze reacties.

2 NS Railinfrabeheer, Traceselectie Startnotitie Hanzelijn, Utrecht, oktober 1996 en Railned, Vervoerwaardestudie Hanzelijn, Utrecht, november 1996

## 2. BELEIDSKADER, 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 bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

### 2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een systematiek volgens welke criteria kunnen worden geformuleerd met behulp waarvan alternatieven kunnen worden getoetst en geselecteerd. Op grond van elementen van het beleidskader (§ 2.2), met name het verkeers- en vervoersbeleid, en een uitgewerkte probleemstelling (§ 2.3), kunnen de doelen van het voornemen worden geformuleerd (§ 2.4). In de startnotitie is daarvoor reeds een aanzet gegeven. In § 2.2 komen ook randvoorwaarden aan de orde die voortvloeien uit het beleid (onder andere het milieubeleid) en waarbinnen het voornemen dus dient te passen. Voorts is sprake van technische randvoorwaarden voor de realisering van het voornemen waarop in hoofdstuk 3 nader wordt ingegaan. Tot slot is sprake van randvoorwaarden (en potenties) die voortvloeien uit de bestaande toestand van het milieu (hoofdstuk 4).

De doelen en randvoorwaarden dienen in het MER te worden vertaald in criteria waaraan de alternatieven getoetst dienen te worden. Op deze criteria wordt in de paragrafen 2.2 en 2.4. nader ingegaan.

### 2.2 Beleidskader

#### Verkeers- en vervoersbeleid

In het MER dient te worden aangegeven welke randvoorwaarden het verkeers- en vervoersbeleid stelt aan het voornemen. Uit deze randvoorwaarden kunnen criteria voor de beoordeling van de alternatieven worden afgeleid.

Het gaat bij de randvoorwaarden die dit beleid aan het voornemen stelt vooral om de volgende aandachtsgebieden:

- de groei in het volume van de verplaatsingen;
- de verdeling van de mobiliteit over de vervoerwijzen;
- de verbetering van de bereikbaarheid van lokaties;
- de doorstroming in de netwerken.

De volgende criteria, afgeleid uit bovengenoemde punten, zouden (afhankelijk van de gekozen doelen), bij de beoordeling van de tracés een rol kunnen spelen:

- bijdrage aan het terugdringen van de automobilititeit;
- invloed op de omvang van de mobiliteit door het toe- of afnemen van het aantal reizen voor alle vervoerwijzen gezamenlijk;
- bijdrage aan het streven meer goederentransport over het spoor plaats te laten vinden;
- het leveren van een bijdrage aan het realiseren van een Europees netwerk van (hogesnelheids-)treinverbindingen.
- het verminderen van de congestie/storingsgevoeligheid van het spoornet.

#### **Milieu- en natuurbeleid**

Ook het milieu- en het natuurbeleid stellen randvoorwaarden aan het voornemen. Geïnventariseerd dient te worden welke randvoorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen. De consequenties hiervan voor (beperkingen aan) de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven. Op grond hiervan kunnen criteria voor de beoordeling van de alternatieven worden geformuleerd.

Voor de beoordeling van de alternatieven zijn de randvoorwaarden uit het beleid op met name de volgende gebieden van belang:

- beïnvloeding van gebieden met een bijzondere status op grond van het natuurbeleid, milieubeleid en ruimtelijke ordening<sup>3</sup>]
- geluidshinder
- veiligheidsrisico's
- trillingshinder
- landschap
- energiegebruik.

Het is noodzakelijk, gezien het feit dat het ruimtelijke informatie betreft, voor dit doel een 1: 25.000 of 1:50.000 kaart te vervaardigen die de randvoorwaarden aangeeft. Op deze kaart worden niet alleen deze randvoorwaarden aangegeven maar ook de randvoorwaarden welke voortvloeien uit de waterhuishouding en bodemopbouw in het studiegebied (zie ook § 4.1).

---

3 Gedoeld wordt op bodembeschermingsgebieden, milieubeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder de Boswet, Natuurbeschermingswet en Monumentenwet enz, alsmede gebieden die op grond van streek- en bestemmingsplannen een bijzondere status genieten.

De volgende criteria, ontleend aan het milieu- en natuurbesluit en aan de ruimtelijke ordening, zouden afhankelijk van de gekozen doelen, bij de beoordeling van de tracés een rol kunnen spelen:

- het aantal potentieel gehinderden, vooral bij passage van woonkernen;
- doorsnijding van bestaande natuurreservaten, relatienotagebieden, potentiële natuurwaarden en waardevolle landschappen en landgoederen, met daarbij aandacht voor de afzonderlijke levensvatbaarheid van gescheiden delen;
- doorsnijding van (geplande) stedelijke gebieden.

## 2.3

### Probleemstelling

In een probleemstelling moet worden beschreven voor welke (bestaande en/of toekomstige) knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden.

De startnotitie geeft aan dat de aanleiding tot het voornemen primair is gelegen in het feit dat de huidige spoorverbinding tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten van het land (incl. Zwolle) aanzienlijk langer en trager is dan de verbinding over de weg. Daarnaast ontbreekt een spoorverbinding tussen de hoofdsteden van Flevoland en Overijssel. *Er is daarom sprake van een ontbrekende schakel in het landelijk en regionale spoorwegnet. De startnotitie presenteert de aanleg van de Hanzelijn als het voornemen dat een oplossing voor deze problemen moet bieden.*

Voorts dient het voornemen volgens de startnotitie een bijdrage te leveren aan het oplossen van de volgende problemen:

- het capaciteitsprobleem op de huidige verbinding via de Gooilijn en de Veluweilijn;
- het achterblijven bij de rest van het land van de condities voor de economische ontwikkeling van Flevoland en het noorden en noordoosten van Nederland voor wat betreft de bereikbaarheid per trein.
- er is in de toekomst behoefte aan een alternatieve route tussen de noordvleugel van de Randstad en het noorden en noordoosten van het land om de flexibiliteit van het netwerk te vergroten.

### Toekomstperspectief

Wat betreft de te hanteren tijdshorizon voor het schetsen van het toekomstperspectief is het noodzakelijk om daarvoor twee jaren te bepalen. Als basis voor de berekeningen dient een representatieve situatie te worden beschreven voor het jaar 2010. Deze keuze is gebaseerd op een beleidsmatige invalshoek en sluit aan bij het SVV-II, de VINEX en het NMP2. Omdat volgens de huidige planning de ingebruikname van de Hanzelijn pas kort voor dit jaar plaats zal vinden en er sprake is van grote onzekerheden op de langere is het noodzakelijk een doorkijk te bieden naar 2015, of zoveel later als mogelijk. De lange termijnontwikkelingen op het gebied van goederenvervoer, internationaal (hogesnelheids-) reizigersvervoer en ruimtelijke ordening en materieelontwikkeling kunnen dan betrokken worden bij de effectvoorspelling. *De onzekerheden op deze gebieden zullen leiden tot een globalere effectvoorspelling en zich beperken tot de effecten van het groeiende gebruik van de Hanzelijn.*

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van de doelen worden afgeleid. Daarbij moeten ook de doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven. Doelen moeten zodanig zijn beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening en toetsing van te beschrijven alternatieven. Hiertoe dienen uit de doelen criteria te worden afgeleid waaraan de alternatieven getoetst kunnen worden.

Met het oog op het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, moet aangegeven worden welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

#### Doelen

Als vervoerskundige doelen van de Hanzelijn worden in de startnotitie onderscheiden:

- a. verbetering van de verbindende relatie in het landelijk spoorwegnet tussen de noordvleugel van de Randstad en het Noorden en Noordoosten van ons land (incl. Zwolle), eventueel als onderdeel van een grensoverschrijdende dienstverlening;
- b. het realiseren van een interregionale verbinding tussen Lelystad en Zwolle
- c. regionale ontsluiting, waarmee de eenzijdige westgerichte spoororiëntatie van Lelystad en Almere wordt verminderd en veranderd in een meer evenwichtige west- en noord- en noordoost-gerichte spoororiëntatie, Dronten op het railnet wordt aangesloten en Kampen zo mogelijk een sterk verbeterde (rechtstreekse) verbinding met het westen krijgt;
- d. ontlasting van de Gooi- en Veluwelijn (Amsterdam-Amersfoort-Zwolle);

Er is derhalve sprake is van vier doelen die zich richten op conventioneel reizigersvervoer.

Verder wordt de bevordering van de economische ontwikkeling van het noorden, noordoosten en de provincie Flevoland als doel onderscheiden.

In aanvulling op de in de Startnotitie geformuleerde doelen dient het gebruik van de Hanzelijn in het MER te worden onderzocht binnen de volgende kaders en doelen m.b.t. het goederenvervoer en het internationale vervoer. In dit verband wordt verwezen naar de in § 3.2 beschreven scenariobenadering.

- Voor het goederenvervoer dienen twee mogelijkheden in beschouwing te worden genomen:
  - 1- Uitsluitend gericht op gebruik als omleidingsroute in geval van stemmingen elders op het net, daarin begrepen het vervoer van gevaarlijke stoffen, in afstemming met de ontwikkelingen bij het railproject Noord-oostelijke verbinding Betuweroute.
  - 2- Naast omleidingsroute, ook gericht op gebruik t.b.v. het goederenvervoer op de relatie tussen IJmond en noord Nederland., mede ter ontlasting van de Gooilijn, daarin begrepen het vervoer van gevaarlijke stoffen, in afstemming met de ontwikkelingen bij het railproject Noord-oostelijke verbinding Betuweroute.
- Voor het eventuele gebruik van de Hanzelijn door internationale (hogesnelheids) treinen dienen twee mogelijkheden in beschouwing te worden genomen, met dien verstande dat voor het baanontwerp uitgegaan wordt van een maximum snelheid van 200 km/u. en dat rekening wordt gehouden met de resultaten van de studie naar de verbinding Randstad Hannover-Berlijn/Hamburg mede in relatie tot de Noord-oostelijke verbinding Betuweroute:

- 1- Geen gebruik door internationale (hogesnelheids-)treinen.
- 2- Gebruik als onderdeel van een internationale (hogesnelheids-)verbinding richting Hannover-Berlijn/Hamburg.

In het MER dient duidelijk te worden aangegeven hoe deze kaders en doelen zich verhouden tot de hierboven genoemde doelen a t/m d op het gebied van conventioneel reizigersvervoer.

Bovenstaande doelen vormen het kader voor de uitvoeringswijze van de spoorbaan (hellingen, boogstralen, aslasten) en bepalen de eventueel noodzakelijke aanvullende (infrastructuurle) maatregelen ter beperking van de voor de omgeving. Binnen de mogelijkheden van de infrastructuur, de capaciteitsverdeling en de vastgelegde geluidsbelasting is de vervoerder vrij de geboden capaciteit te benutten.

#### Bepaling vervoerwaarde

De toegepaste methodiek in de vervoerwaardestudie wordt in grote lijnen onderschreven. Bij de bepaling van de vervoerwaarde van de alternatieven in het MER dienen de volgende punten te worden betrokken<sup>4</sup>:

- zo recent mogelijke prognoses<sup>5</sup>] te bevatten van het te verwachten vervoersaanbod van reizigers en goederen; voorzover mogelijk kan hierbij gebruik gemaakt worden van en voor details worden verwezen naar documenten die met de startnotitie ter inzage hebben gelegen.
- in deze prognoses duidelijk onderscheid te maken tussen 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;
- de onzekerheidsmarge (bandbreedte) in de prognoses en de aannamen waarop deze zijn gebaseerd aan te geven;
- aan te geven wat de maximale capaciteit is van huidige verbindingen (via de Gooilijn en de Veluweilijn);
- aan te geven welke mogelijke toekomstige capaciteitsproblemen ontstaan als het voornemen niet wordt gerealiseerd.
- de uitkomsten zijn sterk gevoelig voor het al dan niet realiseren van veronderstelde prijsontwikkeling en de veronderstelde vervoersgroei. Een aantal onzekerheden betreft de ontwikkeling van vaste en variabele autokosten, rekeningrijden en compensatie van parkeertarieven. Een mogelijkheid is de analyse van een scenario dat uitgaat van de prijsverhoudingen van heden; aan groeiscenario's ten grondslag liggende keuzen dienen te worden geëxpliciteerd;
- het naast de schattingen voor de HSL-Zuid en -Oost gebruik maken van gegevens over bestaande patronen in grensoverschrijdend reizigersverkeer;
- in de vervoerwaardestudie is als referentiejaar is 1992 gekozen. Het MER dient uit te gaan van de meest recente dienstregeling zodat relevante ontwikkelingen in het productaanbod meegenomen kunnen worden<sup>6</sup>];

4 De inspraakreacties van NS Reizigers, de ANWE, Midnet groep en Verenigings Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) gaan in detail in op de vervoerwaardestudie (bijlage 1, nrs 41, 53, 56 en 74).

5 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 41 en 53.

6 NS Reizigers wijst in dit verband op enige recente ontwikkelingen (zie bijlage 1, nr. 41).



- het aangeven van de wijze waarop de relatiematrices worden vertaald van zones naar stations langs de Hanzelijn;
- aangeven in welke mate sprake is van substitutie van bestaand treinvervoer;
- het kwantificeren van de vraaguitval op andere lijnen (met name de Gooi- en Veluwe*lijn en beïnvloeding van het aanbod op deze lijn*<sup>7</sup>];
- het geven van een toelichting op het behoefte- en vervoerwijzekeuzemodel en daarbij gehanteerde aannames; het aanbieden van spoorvervoersdiensten geeft op zich geen verklaring voor verplaatsingen per trein, zeker niet voor "keuzereizigers", waar in het onderzoeksgebied relatief veel sprake van is;
- het nader motiveren van de veronderstelling dat sprake zal zijn van busverplaatsingen naar treinverplaatsingen<sup>8</sup>]; mogelijk zal de busvervoerder aanpassingen in de dienstregeling doorvoeren die van invloed zijn op dit gegeven;
- aangeven hoe de kwaliteit en kwantiteit van het totale openbaar vervoer in de regio verandert;
- het presenteren van de berekeningen in een overzicht met baanvakken op de Hanzelijn met gemiddeld aantal reizigers per dag voor de verschillende aanbodmodellen;
- het preciseren van het argument van flexibiliteit van het net voor goederenvervoer, mede in verband met discussies over de noord-oostelijke verbinding en de mogelijke consequenties voor goederenvervoer Noordelijk van Zutphen; in een visie op het goederenvervoer over de Hanzelijn dient informatie te worden gegeven over de soorten goederen en het vervoersvolume.

#### Vervoerskundig invloedsgebied

In de startnotitie wordt het vervoerskundig invloedsgebied globaal aangegeven als het gebied tussen Amsterdam, Utrecht, Zwolle en Meppel. Dit gebied is relevant voor het hierboven als c. aangeduide doel (regionale ontsluiting voor reizigers) van de Hanzelijn. Voor het interregionale en internationale doel van de Hanzelijn en het goederenvervoer is dit gebied te beperkt. Voor elk van de onderscheiden doelen dient het vervoerskundig invloedsgebied te worden aangegeven, gemotiveerd vanuit het netwerk voor 2010 en een heldere visie op het netwerk tot de tweede tijdhorizon 2015, waarbij met name wordt ingegaan op de nieuw te realiseren of te verbeteren verbindingen met een in noordelijke en oostelijke richtingen grensoverschrijdend doel.

In het MER moet aandacht besteed worden aan het feit dat het vervoerskundig invloedsgebied van invloed is op het milieukundig invloedsgebied (studiegebied; zie hoofdstuk 4) en dat mogelijk uit de intensivering van het treinverkeer de noodzaak tot ingrepen elders in het netwerk voortvloeit (zie § 3.1).<sup>9</sup>

7 ROVER vestigt in dit verband de aandacht op de verbindingen van Twente met Randstad (bijlage 1, nr. 74).

8 Midnet groep merkt in dit verband op: "Ongeveer 50% van de verplaatsingen gebeuren nu... geheel of gedeeltelijk per bus. Vanuit het oogpunt van openbaar vervoer achten wij dit geen generatie doch substitutie." (zie bijlage 1, nr 56)

9 Zie voor invloeden elders ook bijlage 1, de inspraakreacties nrs. 16, 32, 33, 48, 74, 83 en 99.

### Vervoerskundige criteria

Op grond van de doelen moeten in het MER criteria worden geformuleerd waaraan de alternatieven kunnen worden getoetst. In het MER kunnen de tracé-alternatieven specifiek vervoerskundig worden beoordeeld aan de hand van o.a. de volgende criteria, die naar verwachting zullen verschillen bij verschillende tracés:

- totale lengte van sporen;
- geschatte reistijd op aantal routes via de alternatieven, inclusief het nulplusalternatief (inclusief haltering);<sup>10]</sup>
- de gemiddelde reistijdwinst voor bestaande treinreizigers;
- het effect op de reistijd van reizigers die van de Gooi- en Veluweroute gebruik blijven maken;
- bezettingsgraad per dag;
- mate waarin de regio wordt bediend (aantal inwoners binnen een straal van 1.000 en 2.000 meter van geplande haltes;<sup>11]</sup>
- mate waarin hoogteverschillen moeten worden overbrugd;
- kwaliteit van overstappen (bijvoorbeeld wachttijd);<sup>12]</sup>
- congestiekans (op alternatieve routes);
- het substitutie-effect binnen het treinvervoer;
- de mate waarin eventueel vrij komende capaciteit (zowel personen als goederen) op bestaande verbindingen benut kan worden t.b.v. nieuw vervoer.
- het substitutie-effect van de automobiliteit naar het treinvervoer.

Voorts kunnen criteria worden geformuleerd waaraan de snelheidsdiagrammen dienen te voldoen voor verschillende soorten vervoer<sup>13]</sup>;

## 2.5 Besluitvorming en inspraak

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het besluit op grond van de Tracéwet door de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Tevens kan worden beschreven 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. Voor alle besluiten dient te worden aangegeven welke mogelijkheden er bestaan voor inspraak, bezwaar en beroep.

---

10 Zie ook de opmerkingen van Rover over het aantal reizigers in relatie tot de reistijd (bijlage 1, inspraakreactie nr. 74).

11 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 41.

12 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 41.

13 Dergelijke diagrammen geven niet alleen inzicht in de vervoerwaarden maar ook in de mogelijke dienstregelingen voor verschillende combinaties van vervoer en kunnen behulpzaam zijn bij het bepalen van het energieverbruik.



### 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 nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

### 3.1

## Algemeen

De alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Voor onderlinge vergelijking moeten de milieu-effecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven. Het is zinvol om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten. Daarbij dient ook aandacht te worden besteed aan nevenactiviteiten. Ook bij het zoeken naar alternatieven is het zinvol uit te gaan van het opdelen van de voorgenomen activiteit in deelactiviteiten. Hierbij kan worden uitgegaan van de in de startnotitie aangegeven opdeling in de deeltrajecten Lelystad-Dronten en Dronten-Zwolle.

Verder dient onderscheid te worden gemaakt tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer).

### Noodzaak tot ingrepen elders in het netwerk

Indien het voornemen leidt tot de noodzaak elders in het netwerk ingrepen te plegen, dienen deze en hun milieugevolgen in het MER te worden beschreven<sup>14</sup>], voorzover dat niet reeds eerder in het kader van m.e.r. is gebeurd. *Gedoeld wordt onder andere op de mogelijke noodzaak voor een ongelijkvloerse aansluiting van de Oostboog van de Flevolijn op de lijn Hilversum-Amsterdam door de intensivering van het treinverkeer op dat traject als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn.*<sup>15</sup>] Verder dient beschreven te worden in hoeverre door het voornemen ingrepen elders in het netwerk vermeden kunnen worden. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan de in de Startnotitie genoemde Gooilijn en Veluweilijn.

14 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 33, 41 en 105.

15 In de aanvulling op het MER over de Oostboog van de Flevolijn zijn de milieugevolgen van een ongelijkvloerse aansluiting reeds beschreven, met het oog op de mogelijke aanleg van de Hanzelijn.

### Werkwijze

In het proces van selectie van alternatieven zijn keuzen mogelijk op verschillende niveaus. Dit keuzeprocess dient inzichtelijk gemaakt te worden, door een gefaseerde werkwijze toe te passen.

Deze gefaseerde werkwijze kent de volgende stappen:

- een inventarisatie van de technische ontwerpcriteria voor tracékeuze en ontwerp, die voortvloeien uit de analyse van de doelen (§ 2.4), daarbij een duidelijk onderscheid makend tussen reizigers- (conventioneel en hogesnelheids-) en goederenvervoer (zie § 3.2);
- een inventarisatie van de milieukundige randvoorwaarden in het studiegebied en van de daaruit voortkomende criteria voor tracé-keuze en ontwerp (zie § 2.2, 3.3 en 4.1);
- een globale toetsing van de alternatieven die het beste aan de vervoerskundige, technische en milieukundige criteria voldoen (zie § 3.4);
- een diepgaande beschrijving van de inrichting van het tracé van de geselecteerde alternatieven (zie § 3.5);
- een toetsing en onderlinge vergelijking van de geselecteerde alternatieven aan de complete set van criteria zoals geformuleerd op basis van de hoofdstukken 2, 3 en 4 van dit advies (zie hoofdstuk 5: vergelijking van alternatieven).

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

## 3.2

### Technische ontwerpcriteria

De gekozen doelen leiden tot verschillende randvoorwaarden aan het ontwerp van de lijn, waaruit technische ontwerpcriteria kunnen worden afgeleid.

#### Reizigersvervoer

- De bij de maximum snelheid voor het baanontwerp (200 km/u) en eventuele snelheidsvarianten voor de exploitatie horende technische ontwerpcriteria dienen te worden gespecificeerd<sup>16</sup>. Hierbij kan gedacht worden aan de noodzaak om bij bepaalde exploitatiesnelheden over te gaan op 25 kV wisselstroom en de voorzieningen die daarvoor nodig zijn<sup>17</sup>, de kleinste boogstralen en de grootste hellingen alsmede de noodzaak voor ongelijkvloerse kruisingen met andere infrastructuur;
- criteria voortvloeiend uit het type treinen dat van de lijn gebruik zal moeten kunnen maken, (gemiddelde en maximale) lengte;
- criteria voortvloeiend uit 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 tussen regionaal vervoer enerzijds en (inter)nationaal vervoer anderzijds;
- lengteprofielen en dwarsprofielen en daaruit voortvloeiende criteria met betrekking tot horizontaal en verticaal ruimtebeslag;

16 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 33, 34, 40, 41, 44, 52, 57, 60, 74, 75 en 102.

17 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 41.

### Goederenvervoer

Voor een realistische beoordeling en afweging van de alternatieven dient te worden uitgegaan van de in deze richtlijnen gegeven kaders en doelen m.b.t. het goederenvervoer <sup>18</sup>. De randvoorwaarden die uit het gekozen doel voortvloeien, dienen te worden gegeven en de daarop gebaseerde technische ontwerp-criteria:

- de ontwerpcriteria die voortvloeien uit de maximale aslast, de totale treinlast en treinlengte waarvan dient te worden uitgegaan voor goederenvervoer op dit traject (o.a. hellingen);
- de ontwerp-criteria die voortvloeien uit de snelheden waarvan wordt uitgegaan voor goederenvervoer (o.a. boogstralen);
- de ontwerpcriteria die voortvloeien uit de verwachte frequenties, uitgedrukt in aantal (en type) treinen per richting, per relevant dagdeel (dag, avond nacht) en per jaar, maximale piekbelasting;
- wat is het acceptatiebeleid 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. Welke ontwerp-criteria vloeien hieruit voort?

### Samengebruik

De Hanzelijn dient een aantal uiteenlopende vervoersdiensten te kunnen faciliteren. Deze diensten kennen alle hun eigen ontwerpcriteria, waarvoor met name de snelheid van belang is. Deze verschilt aanzienlijk voor conventioneel reizigersvervoer, goederenvervoer en hogesnelheidsvervoer. De combinatie van verschillende diensten kan problemen opleveren, met name qua optimalisering van de dienstregeling.

Er dient daarom een goede analyse te worden gegeven van de wenselijkheden, mogelijkheden en beperkingen voor 'samengebruik' voor reizigers en goederenvervoer op dit traject. In geval van 'samengebruik' moet worden aangetoond dat een veilige en ongestoorde dienstregeling (met voldoende reservecapaciteit) mogelijk is. De volgende punten dienen daarbij aan de orde te komen.

- verwachte frequenties, uitgedrukt in aantal (en type) treinen per rijrichting, per relevant dagdeel (dag, avond, nacht) en per jaar, maximale piekbelasting;
- technische ontwerp-criteria zoals de kleinste boogstralen en de grootste hellingen, ongelijkvloerse kruisingen met andere infrastructuur;
- lengteprofielen en dwarsprofielen (het aantal sporen en technische vormgeving bij 'samengebruik').

### Scenario-benadering

Voor een adequate behandeling van de diversiteit in de dienstverlening kan een scenario-benadering wenselijk kan zijn. Daarmee kunnen verschillende pakketten van dienstverlening worden uitgewerkt, gecombineerd met een uitwerking naar tracévereisten en daaruit voortvloeiende ontwerpcriteria. Bepaalde alternatieven zullen voor bepaalde soorten van of combinaties van dienstverlening beter geschikt zijn, andere voor andere soorten van of combinaties van dienstverlening.

---

18 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 53.

### 3.3 Milieukundige criteria

In het studiegebied moet een inventarisatie worden uitgevoerd die randvoorwaarden en daaruit voortvloeiende criteria vanuit natuur, landschap en het ecohydrologisch systeem zichtbaar maakt. In § 2.2 en 4.1 wordt dieper ingegaan op deze inventarisatie van de beleidsmatige status van gebieden (natuurreservaten, natuurbeschermingsgebieden, bodembeschermingsgebieden, ecologische hoofdstructuur, cultuurhistorie en dergelijke) en de inventarisatie van de bestaande toestand van het milieu.

### 3.4 Globale toetsing van tracé-alternatieven

#### Algemeen

In de startnotitie, in de inspraak en door onafhankelijke advisering zijn een aantal varianten en alternatieven voor tracering naar voren is gebracht.<sup>19]</sup> De alternatieven in de Startnotitie zijn ontwikkeld op de wijze die is vastgelegd in de nota 'Tracéselectie Startnotitie Hanzelijn'. Op gelijke wijze is voor de varianten en alternatieven die in de *inspraak en bij de onafhankelijke advisering naar voren zijn gebracht* *bezien of deze leiden tot toevoeging van nieuwe mogelijke tracéalternatieven en varianten (Inspraak-tracéselectienota)*. In aanvulling op de in de Startnotitie genoemde tracés zullen in beschouwing moeten worden genomen:

- De kruising van de Randmeren d.m.v. een tunnel in de tracés D, E, F, en G.<sup>20]</sup>
- Tracé-variant G1b (een verschuiving t.o.v. tracévariant G1 in noordelijke richting nabij Hattemerbroek, zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs. 45, 71 en 111).
- Tracé-variant A2 (een verruiming van de bestaande boog van de Flevolijn naar het opstel terrein Lelystad, zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs. 87 en 112).
- Tracé-variant G5 (het rechte trekken van het tracé tussen de Zwolse tocht en de A50, zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 111)

Op grond van de gekozen criteria worden de alternatieven en varianten uit de Startnotitie, *tesamen met de hier genoemde, aan een globale beschouwing onderworpen.*

De op grond van het vorige hoofdstuk geformuleerde randvoorwaarden uit het verkeers- en vervoersbeleid en het milieu- en natuurbeleid en de vervoerskundige, technische en milieukundige criteria dienen bij de globale toetsing van de alternatieven een centrale rol te spelen. Het aantal in de volgende stap in beschouwing te nemen alternatieven kan worden beperkt. Alle alternatieven die op grond van de gehanteerde criteria niet afvallen, dienen echter tot op detailniveau te worden uitgewerkt.

---

19 Zie ook bijlage 1, de inspraakreacties nrs. 24, 45, 55 en 104 voor deels uitgewerkte tracé-alternatieven.

20 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 25, 26, 29, 33, 44, 53, 60, 84 en 111.

### Aandachtspunten

Op grond van de voorliggende informatie en inspraakreacties is het nu reeds mogelijk een niet-limitatieve opsomming van aandachtspunten bij de globale toetsing van de tracés te geven:

- mogelijkheid tot het gebruik voor goederenverkeer (veiligheid met betrekking tot tunnels, geluidhinder bij nachtelijk goederenverkeer; o.a. tracés E1, D2, passages Kampen, Dronten en Lelystad);
- mogelijkheid voor het rijden met hoge snelheid (boogstralen in bijvoorbeeld tracés C, E en G);
- aantasting landschap ten gevolge van aanleg hoge spoordijken (o.a. tracés D1, F1 en F2);
- mogelijkheid tot bundelen met autosnelwegen (o.a. tracé E, G1)<sup>21</sup>];
- beïnvloeding bestaande en toekomstige woongebieden (o.a. tracé C, D1 en 2, E1 en G2)<sup>22</sup>];
- ligging stations ten opzichte van grote bewoningsconcentraties in verband met regionale uitsluiting en eventuele vraaguitval (passage Kampen<sup>23</sup>], o.a. tracés F en G);
- knelpunten met betrekking tot geluid (o.a. G2 Hattemerbroek, E1 Kampen, D1 IJsselmuiden) en doorkruising van stiltegebieden zoals de toekomstige Staatsnatuurmogumenten (de randmeren) tussen het oude en het nieuwe land;<sup>24</sup>]
- doorsnijding gevoelige gebieden zoals het Roggebotzand, de randmeren en de daarin liggende eilanden, de natuurwetenschappelijk belangrijke gebieden ten zuiden van Kampen, langs de IJssel, bij het Keteldiep en bij IJsselmuiden;<sup>25</sup>]
- de capaciteit van de IJsselbrug bij Zwolle (o.a. tracés E en G)<sup>26</sup>].
- de invloed op de verplaatsingen tussen Zwolle en Kampen bij het uit gebruik nemen van de huidige spoorverbinding tussen Kampen en Zwolle;<sup>27</sup>]

De globale toetsing 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. Alternatieven en varianten die niet blijken te voldoen, kunnen gemotiveerd buiten beschouwing blijven in de meer gedetailleerde beschrijving van geselecteerde alternatieven (zie § 3.5).

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

De na de vorige stap overgebleven 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 het vervolg van deze Richtlijnen gevraagde gegevens

- 
- 21 In de startnotitie is sprake van bundeling met de N23. De aanleg van deze weg is momenteel niet aan de orde. De tracering van de Hanzelijn is daarom leidend, maar mag de tracering van de N23 niet frustreren.
- 22 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 1, 7 en 21.
- 23 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nrs. 41 en 62.
- 24 Zie ook de in paragraaf 4.5 genoemde inspraakreacties.
- 25 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 8, 13, 33, 34, 49 en 62.
- 26 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 17, 31, 34, 39, 41, 52 en 62.
- 27 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 33, 50, 56, 69, 75 en 110.

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, verdient het aanbeveling 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.

#### Inrichting, mitigatie en compensatie

Per te onderscheiden (deel)tracé moeten de inrichting en de bijbehorende mitigerende maatregelen (en varianten daarvoor) worden beschreven. Hierbij dient in het bijzonder aandacht te zijn voor de knelpunten op het gebied van leefbaarheid, natuur en landschap:

- breedte van het tracé (ruimtebeslag) en aantal sporen;
- hoogteligging, aanleg van constructies voor verhoogde of verdiepte ligging en voor aansluitingen en kruisingen;
- de wijze waarop bij de inrichting rekening wordt gehouden met de toegankelijkheid voor onderhoud;
- bakconstructies en/of tunnels bij specifieke knelpunten (passage woon-, natuur- en landschappelijke waarden);<sup>28]</sup>
- faunapassages en ecoducten;
- barrierewerking van de spoorlijn op functioneel-ruimtelijke relaties;
- de afstand tussen het spoor en woonhuizen en gevoelige objecten zoals scholen, ziekenhuizen en bejaardentehuizen;
- te gebruiken materialen voor spoor, bruggen en constructies in verband met de akoestische en trillingsoverdragende eigenschappen ervan;
- speciale funderingen ter vermindering van trillingen;
- geluidarme bovenbouwconstructies;<sup>29]</sup>
- geluidafschermingen (waaronder een per alternatief indicatief aan te geven standaardafscherming nabij woongebieden en stiltebehoevende gebieden, in de uitwerkingsfase van het OTB kan het schermenpakket geoptimaliseerd worden);
- geluidisolatie van huizen en gevoelige objecten;
- inzet van geluidarm materieel;
- maatregelen ter voorkoming c.q. beperking van de trillinghinder;
- maatregelen ter voorkoming van risico's vanwege de externe veiligheid;
- te gebruiken materiaal voor aanleg van de aardebaan en de herkomst daarvan;
- hoeveelheid te verwijderen grond en de bestemming daarvan<sup>30]</sup>;
- maatregelen ter beperking van schade aan hydrologische relaties;
- bodembeschermende maatregelen om te voorkomen dat bij calamiteiten verontreinigende stoffen in bodem en grondwater terecht komen;
- toepassing van smeringsarme componenten en wissels en biologisch afbreekbare smeermiddelen;
- maatregelen welke de kans op ontsporing verminderen en ontsporingdetectie 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

28 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 34.

29 Hierbij dient gebruik te worden gemaakt van de kennis die beschikbaar komt in het kader van het project "Stiller Trein Verkeer".

30 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 36.



worden besteed aan het realiseren van maatregelen voor het beheer van de spoorlijn, zoals de aanleg van opstelsporen.

- toegankelijkheid van het tracé voor onderhoud bij calamiteiten.

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.

#### **Aanleg**

Met betrekking tot de aanleg dient beknopt te worden ingegaan op:

- eventueel benodigde graafwerkzaamheden en hydrologische ingrepen;
- aan-, afvoer en opslag van materiaal en de daarvoor gehanteerde routes;
- tijdsduur en perioden in het jaar (in verband met verstoring) van de aanleg.
- het voorkomen van hinder in de aanlegfase (onder andere door aan- en afvoer) door de inzet van geluidarm materieel;

#### **Aandachtspunten**

Bij de beschrijving van de inrichting dienen de volgende aandachtspunten expliciet aan de orde te komen:

- de Hanzelijn zou in Flevoland een rol kunnen spelen als oost-west gerichte ecologische corridor. Bundeling aan de Noordzijde van de Zwolsche tocht biedt mogelijk perspectieven voor een gradiënt van water-oever-moerasstrook-droge strook-zeer droge en voedselarme zuidhelling;
- iets ten noordwesten van alternatief G2 loopt een dekzandrug die mogelijk goede civieltechnische eigenschappen heeft, waardoor vergraving en het aanbrengen van een zandlichaam elders (E en G-alternatieven) voorkomen kunnen worden;

### **3.6 Het nulplusalternatief**

Het nulplusalternatief in de startnotitie sluit aan bij de reeds uitgevoerde studie naar de sporenuitbreiding "Amersfoort-Zwolle". De beschrijving in het MER van het alternatief en de milieugevolgen dienen op deze eerdere studie gebaseerd te worden, waarbij een vergelijking op grond van de in dit MER gehanteerde criteria plaats moet kunnen vinden. Voor de beoordeling van de realiteitswaarde van dit alternatief zijn de opmerkingen van NS Reizigers belang.<sup>31]</sup>

### **3.7 Meest milieuvriendelijk alternatief**

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de *initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;*

---

31 Zie bijlage 1, inspraakreactie nr. 41.

- uitgaan van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Bij het ontwikkelen van het mma dient een 'actieve' aanpak te worden gevolgd. Hiermee wordt bedoeld, dat toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering bij de ontwikkeling van dit alternatief als uitgangspunt wordt genomen.

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 en de snelheidsdiagrammen 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 zuinig en verantwoord materiaal- en ruimtegebruik in het kader van duurzame ontwikkeling.

### 3.8 Nulalternatief/referentiekader

Bij het nulalternatief wordt uitgegaan van de situatie die ontstaat indien het voornemen geen doorgang zou vinden. Gezien het feit dat dit geen reële mogelijkheid is in relatie tot de probleemstelling en de doelen van het voornemen, kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling als referentiekader (zie hoofdstuk 4). Een aspect dat hierbij aan de orde dient te komen is de invloed op de ontwikkeling van de automobiliteit indien het voornemen niet wordt uitgevoerd.



#### 4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN

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, incl. de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieu-effecten. Als referentiejaar dient 1996<sup>32</sup> te worden gehanteerd. Verder dient naast het toekomstperspectief 2010 ook, zo goed als mogelijk is, de doorkijk naar 2015 (of later) te worden onderscheiden (zie ook § 2.3). Onder de autonome ontwikkeling wordt verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, of indien er sprake is van meerdere varianten voor het gebruik van de verbinding met verschillende gevolgen voor het milieu, dienen hiervoor verschillende scenario's te worden gebruikt.

De beschrijving van de milieugevolgen dient op zodanige wijze plaats te vinden dat een toetsing van de alternatieven aan de complete set van criteria plaats kan vinden (zie ook hoofdstuk 5).

Het studiegebied omvat de tracés van de spoorlijn (inpassingsgebied) en de omgeving daarvan, voor zover daar effecten kunnen gaan optreden. Per milieu-aspect kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tot het studiegebied behoren ook de gebieden buiten het inpassingsgebied, waar als gevolg van intensivering van het treinverkeer een toename van milieugevolgen optreedt (bijvoorbeeld Almere en andere delen van het traject Weesp - Lelystad)<sup>33</sup>. Ook indien elders ingrepen noodzakelijk zijn die voortvloeien uit de Hanzelijn, moeten de daar optredende milieugevolgen worden beschreven, voor zover dat niet reeds gebeurd is (ongelijkvloerse aansluiting Oostboog-Flevolijn).

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, milieubeschermingsgebieden, et cetera).

Bij bundeling met andere infrastructuur dient het relatieve aandeel in de milieugevolgen van de spoorlijn te worden aangegeven, alsmede het cumulatieve effect.

32 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 41.

33 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 18, 32, 33, 48, 53 en 69.

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed (bijvoorbeeld effecten op de mobiliteit)<sup>34</sup>] zoals het substitutie-effect: meer reizigers per trein, het benutten van potenties voor natuurontwikkeling) en het wegnemen van de noodzaak van ingrepen elders in het netwerk (aanpassingen Veluwehij en Gooilijn);
- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- per milieugevolg moet worden beschreven of het omkeerbaar is
- expliciet dient te worden ingegaan op cumulatie van effecten inzake geluid, trillingen en externe veiligheid;
- bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet een betrouwbaarheidsanalyse worden uitgevoerd of een 'worst case scenario' worden gebruikt;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld;
- de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden;
- bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase en de gebruiksfase te worden betrokken;
- minder gangbare voorspellings- en berekeningsmethoden moeten worden gemotiveerd;

In § 2.2 wordt aangegeven dat het noodzakelijk is een 1:25.000 of 1:50.000 kaart van het gebied te vervaardigen waarop de randvoorwaarden die voortvloeien uit het beleid worden aangegeven. Het is noodzakelijk op deze kaart ook de bestaande toestand van het milieu voor wat betreft grondwater, bodem, natuur en landschap zichtbaar te maken. Daarbij dient de aandacht tevens uit te gaan naar potenties die voortvloeien uit de bestaande toestand. Op grond van deze randvoorwaarden en potenties dienen criteria te worden geformuleerd waaraan alternatieven worden getoetst. Tevens dient deze kaart de ligging van de verschillende gebiedscategorieën met een bijzondere status aan te geven (bijvoorbeeld natuurbeschermingsgebieden, Ecologische hoofdstructuur, milieubeschermingsgebieden, provinciale gebieden met een bijzondere status).

---

34 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 29, 53, 86 en 90..

## 4.2 Bodem en water

In het MER moet aandacht worden besteed aan de bestaande hydrologische en bodemkundige situatie<sup>35</sup>], de autonome ontwikkeling ervan en de beïnvloeding daarvan per alternatief.

Het gaat daarbij om:

- invloed op eventuele bodem- of grondwaterbeschermingsgebieden<sup>36</sup>], 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)<sup>37</sup>].

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<sup>38</sup>] of nabij oppervlaktewater liggen dat bijzonder kwetsbaar is voor verontreiniging.

De aandacht wordt gevestigd op de civieltechnische potentie van een dekzandrug die iets ten noordwesten van alternatief G2 loopt (zie verder paragraaf 3.5).

## 4.3 Landschap en cultuurhistorie

In het MER dient inzicht te worden gegeven in de landschappelijke structuren en patronen en de cultuurhistorisch (waaronder archeologisch) belangrijke elementen in de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en de mogelijk toekomstige situaties<sup>39</sup>].

Het gaat daarbij in het bijzonder om:

- aantasting<sup>40</sup>] van grote landschappelijke eenheden met nationale of regionale betekenis door doorsnijding of uitstralingseffecten, waaronder 'horizonvervuiling';
- aantasting van cultuurhistorische (gebouwde) elementen<sup>41</sup>] of (verkeers)patronen (dijken, kaden, doorbraakkolken);

35 Voor het in beeld brengen van de huidige situatie voor wat betreft waterhuishouding en bodem kan gebruik worden gemaakt van bestaande grootschalige bodem- en grondwatertrappenkarteringen en de provinciale waterhuishoudingsplannen. Zie de bodemkaart schaal 1:50.000, blad 20 West en 29 Oost, Staringcentrum/Stiboka, 1990 en de daargenoemde kleinschalige deelkarteringen.

36 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 27 inzake beïnvloeding Waterwingebied "Engelse werk" te Zwolle.

37 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 66.

38 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 7.

39 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 13, 17, 29, 31, 45, 47, 49, 52, 53, 60, 62, 63, 79, 84, 103 en 106.

40 Bij het beoordelen van de aantasting vormen "behoud van diversiteit in het landelijke gebied", "behoud van identiteit van landschapstypen" en "behoud van contrast tussen stad en land" belangrijke toetsingscriteria.

41 Zie bijlage 1, inspraakreactie nr. 47.

- aantasting van gebieden die een belangrijke functie hebben in relatie tot veilig te stellen bodemarchief<sup>42</sup>];
- de aantasting van de maat en de beleving van de open ruimten, die met name in Flevoland een essentieel onderdeel uitmaken van het kenmerkende landschap.

Verder dient te worden ingegaan op de visueel landschappelijke invloed van de nieuwe tracés op relevante punten door middel van aanzichtstekeningen of fotomontages.

#### 4.4 Natuur

In het MER dient te worden ingegaan op 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<sup>43</sup>];
- ecologische verbindingen, waaronder verbindingen tussen deelpopulaties;
- de functie als rust- en pleisterplaats voor wintergasten en als broedgebied voor weidevogels;

Uitgangspunt voor de beschrijving kan een algemeen geaccepteerde beschikbare landschapsecologische 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.

De aandacht wordt gevestigd op de mogelijke potentie voor natuurontwikkeling bij bundeling aan de Noordzijde van de Zwolsche Tocht (zie ook paragraaf 3.5).

42 De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek adviseert Aanvullend Archeologisch Onderzoek uit te voeren, zie inspraakreactie 35 bijlage 1.

43 Inspraakreactie nr. 20 (bijlage 1) vestigt de aandacht op natuurwaarden buiten de ecologische hoofdstructuur.

**Geluid<sup>44]</sup>**

De geluidseffecten voor de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en als gevolg van de voorgenomen activiteit dienen te worden onderzocht overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï 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 kennis te worden uitgevoerd en met maximaal bronbeleid.

Bij de beoordeling van de geluidssituatie in de niet-bebouwde open gebieden van het studiegebied kan gebruik gemaakt worden van I.C.G.(Interdepartementale Commissie Geluidhinder)-rapport IL-HR-15-01 (1981).

Bij de beoordeling van de tracé-alternatieven en varianten dienen met name de volgende punten aan de orde te komen<sup>45]</sup>:

- 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 contouren in 5 dB-stappen van 50 dB(A) tot 75 dB(A) en opgave van de maatgevende etmaalperiode;
- in geval van bundeling met wegtracés dient de gecumuleerde geluidbelasting in termen van Milieu Kwaliteits Maat (MKM)<sup>46]</sup> te worden bepaald, vergezeld van een kwalitatieve beoordeling van de relatieve betekenis van de bijdragende geluidbronnen (rekenmethode volgens art. 157, 3. lid Wgh);
- voor gecombineerd goederen- en reizigersvervoer dient een kwalitatieve beoordeling te worden gegeven van de hinderbeleving van het geluid ten gevolge van alléén reizigersvervoer en ten gevolge van gecombineerd goederen- en reizigersvervoer;
- onderzoek in verband met mogelijke slaapverstoring, de relatie tussen het equivalente geluidsniveau en de zogenaamde Sound Exposure Level-waarde.
- identificatie van knelpunten zoals:
  - woningen waar de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt overschreden, onderverdeeld in de volgende klassen:
    - 58 t/m 60 dB(A),
    - 61 t/m 65 dB(A),
    - 66 t/m 70 dB(A) en
    - > 70 dB(A).
  - woningen langs nu bestaande tracés waar als gevolg van toename van intensiteiten door de Hanzelijn een wijziging in het kader van het BGS optreedt;
  - geluidgevoelige terreinen zoals volgens de Woonwagenwet aangewezen woonwagendplaatsen, in zoverre de geluidbelasting 57 dB(A) overschrijdt;
  - de (verblijfs)recreatiegebieden aangegeven op de contourkaart<sup>47]</sup>;

44 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 1, 7, 13, 17, 18, 24, 28, 29, 32, 33, 34, 36, 39, 40, 48, 52, 53, 63, 69, 76, 83, 96 en 108.

45 Zie ook bijlage 1, nr. 116, het advies van de gezamenlijke Inspecties van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu.

46 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 63 en 96.

47 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 53.

- stilte- en natuurgebieden, voorzover de door de provincies gegeven normwaarden worden overschreden;
- andere geluidgevoelige bebouwing zoals ziekenhuizen en scholen waarvoor een voorkeurgrenswaarde van 55 dB(A) geldt;

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

- het aantal woningen met een geluidsbelasting van  $> 57$  dB(A), in de zelfde klassen als bij de indentificatie van de knelpunten;
- het aantal woningen met een cumulatieve geluidbelasting van  $\geq 50$  MKM in geval van bundeling van infrastructuur;
- de omvang van het akoestisch invloedsgebied met een geluidsbelasting van  $> 50$  dB(A), afgezet tegen het nu heersende referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- het aantal geluidgehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex of via dosis-effectrelaties van VROM;
- aantasting van stilte-, natuur- en recreatiegebieden, voorzover de door de provincies gegeven normwaarden worden overschreden.

### Trillingen

Met betrekking tot trillingseffecten dient te worden aangegeven<sup>48</sup>]:

- het aantal woningen en andere trillingsgevoelige objecten<sup>49</sup>] binnen een afstand van 50 m aan weerszijden van de baan;
- het geven van een indicatie van het mogelijke invloedsgebied van trillingen langs de spoorlijn door middel van een schatting van de afstand van de 0,1 KB-waarde, conform de SBR-2 richtlijn (indien nodig wordt het schaderisico onderzocht tijdens de fase van het ontwerp-tracébesluit).

Voorts dient een inventarisatie van trillingsgevoelige objecten te worden gemaakt (zoals historische gebouwen, onderzoekslaboratoria – bijvoorbeeld de Dienst Landbouwkundig Onderzoek te Lelystad – e.d.) en dient voor deze objecten te worden onderzocht in hoeverre trillingen tot storingen c.q. schade kunnen leiden en welke maatregelen noodzakelijk zijn om dit te voorkomen.

48 Zie ook bijlage 1, nr. 116.

49 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 66 en 83.

#### 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 plaats vinden volgens de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen"<sup>50</sup>].

Het gaat hierbij om<sup>51</sup>]:

- de risico's die optreden bij het nulalternatief, getoetst aan 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, op de ongevalskans en aan de invloed van preventieve maatregelen.

#### 4.7 Woon- en leefmilieu

Het MER dient onder woon- en leefmilieu de cumulatieve effecten aan te geven op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven (vooral de bewoners) van overlast door o.a. geluid, trillingen, (verkeers)veiligheid, barrierewerking, landschapsbeeld, visuele hinder, sloop van woningen. Het gaat hierbij om zowel het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied als het woon- en leefmilieu in het landelijk gebied<sup>52</sup>]. Hierbij dient aandacht besteed te worden aan:

- de barrierewerking van de spoorlijn op functioneel-ruimtelijke relaties in het studiegebied of de deelgebieden (bij voorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen, winkels of recreatiegebieden; specifieke aandacht moet hierbij gegeven worden aan de beleving van wandelaars en fietsers);
- de bestaande en toekomstige algehele hinderbeleving ten gevolge van het voorkomen van geluid, trillingen, risico's visuele hinder, etc.;
- het gedwongen vertrek door een eventuele noodzakelijke sloop van woningen.

Ook dient een analyse gegeven te worden van de planologische ontwikkelingen op de lange termijn die door de aanleg van een bepaald alternatief van de spoorlijn gefrustreerd of juist ondersteund kunnen worden.

Verder dient te worden ingegaan op de visueel landschappelijke invloed van de nieuwe tracés op relevante punten door middel van aanzichtstekeningen of fotomontages.

---

50 De 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" is in dit kader relevant (D. van de Brand, D. Verploegh).

51 Zie ook bijlage 1, nr. 116.

52 Zie ook bijlage 1, inspraakreacties nrs. 40, 49 en 53.



## 4.8 Energie

Het MER dient, mede op basis van de ontwikkelde snelheidsdiagrammen een kwantitatief beeld te geven van het energieverbruik in de verschillende alternatieven, bijvoorbeeld per jaar en onderscheiden voor de verschillende vervoerssoorten. Hierbij dient expliciet aandacht te worden gegeven aan de voedingsspanning.

## 5. VERGELIJKING VAN 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 en getoetst aan de volledige set van criteria zoals deze is ontwikkeld op basis van de hoofdstukken 2, 3, en 4. Indien wordt gewerkt op basis van de scenariobenadering (paragraaf 3.2) dienen de scenario's duidelijk herkenbaar in de vergelijking naar voren te komen. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen, alsmede een beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie (inclusief autonome ontwikkeling) mogelijk te maken. Voorts moet duidelijk worden hoe de alternatieven zich verhouden tot het beleidskader en tot de vervoerskundige criteria.

*Rechter* 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 kan 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.

Tevens dient per alternatief te worden aangegeven in hoeverre de vervoersdoelstellingen voor zowel het reizigersvervoer als het goederenvervoer worden gehaald en in hoeverre bij de benodigde periode van aanleg het geplande tijdstip van ingebruikneming wordt gerealiseerd.

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.

Bij de vergelijking kunnen verder ook de kostenaspecten worden betrokken, mits afzonderlijk herkenbaar, zodat deze gegevens een meerwaarde bieden voor de vergelijking. Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, is het wenselijk om op vergelijkbare wijze als in de vervoerwaardestudie een actuele indicatie te geven van het rendement van de verschillende alternatieven<sup>53</sup>].

53 Zie ook bijlage 1, inspraakreactie nr. 41.

## 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."

Het MER moet aangeven, over welke milieu-aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

## 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 ten einde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en om zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

In het MER zal een aanzet moeten worden gegeven 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.

In het evaluatieprogramma moeten met name aan de orde komen:

- hinder in woongebieden door geluid en trillingen;
- de wijze waarop de voortschrijdende inzichten inzake stiller treinverkeer worden teruggekoppeld naar het detailontwerp van de spoorlijn.
- externe veiligheid in relatie tot de ontwikkeling van het goederenvervoer op de lijn.

## 8. VORM EN PRESENTATIE

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, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen 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;
- recent kaartmateriaal te gebruiken met een goede topografische ondergrond, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

## 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 probleemstelling en de doelen van het voornemen
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven
- de belangrijkste effecten voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven;
- de belangrijke leemten in kennis.

## **Bijlage 1**

### **Lijst van inspraakreacties en adviezen**

## Lijst van inspraakreacties en adviezen

### 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 Overijssel.

Het advies is opgenomen in de Richtlijnen.

### Advies van de Directeur Landbouw, natuurbeheer en visserij, directie Oost

Het advies is opgenomen in de Richtlijnen.

### Inspiraakreacties: nummer, naam en woonplaats

|     |                                                                                                                                                  |               |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 1.  | Palland L.                                                                                                                                       | Kampen        |
| 2.  | Vrieling P.                                                                                                                                      | Biddinghuizen |
| 3.  | Stichting Lelystad Promotie                                                                                                                      | Lelystad      |
| 4.  | Vereniging Bedrijfskring Lelystad                                                                                                                | Lelystad      |
| 5.  | Fries-Flevolandse Land- en Tuinbouworganisatie (FLTO) afd.<br>Dronten                                                                            | Dronten       |
| 6.  | Dijk C. van                                                                                                                                      | Kampen        |
| 7.  | Burgeler G.J. van                                                                                                                                | Dronten       |
| 8.  | Vereniging Streekbelangen Kampervveen                                                                                                            | Kampervveen   |
| 9.  | Faber-Veltkamp J.F.                                                                                                                              | Noordeinde    |
| 10. | Haffmans R.                                                                                                                                      | Amsterdam     |
| 11. | Recreatiegemeenschap Veluwe                                                                                                                      | Apeldoorn     |
| 12. | Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk<br>Overijssel                                                                                  | Zwolle        |
| 13. | Bruggen H. van                                                                                                                                   | Noordeinde    |
| 14. | Werkgeversvereniging Midden-Nederland (WVM)                                                                                                      | Apeldoorn     |
| 15. | Platform Verkeer en Vervoer Overijssel                                                                                                           | Zwolle        |
| 16. | Gemeente Lelystad                                                                                                                                | Lelystad      |
| 17. | Milieugroep Hattem                                                                                                                               | Hattem        |
| 18. | Hartog-Pottjewijd V. den                                                                                                                         | Muiderberg    |
| 19. | Dekker J.L.                                                                                                                                      | Noordeinde    |
| 20. | Jeurink N.                                                                                                                                       | Kampen        |
| 21. | Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Noord-Veluwe en<br>Achterhoek                                                                          | Harderwijk    |
| 22. | Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Dienst<br>Landbouwkundig Onderzoek, Instituut voor Dierhouderij en<br>Diergezondheid (ID-DLO) | Lelystad      |
| 23. | Dekker Mts.                                                                                                                                      | Noordeinde    |
| 24. | Loeff B.H.A.                                                                                                                                     | Hattem        |
| 25. | Kaandorp Holding BV                                                                                                                              | Kampen        |
| 26. | Jachtcenter Elburg BV                                                                                                                            | Elburg        |
| 27. | Waterleiding Maatschappij Overijssel NV                                                                                                          | Zwolle        |
| 28. | Fikse A.W.                                                                                                                                       | Noordeinde    |
| 29. | Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,<br>Staatsbosbeheer Flevoland en Overijssel                                                    | Lelystad      |

|     |                                                                                  |               |
|-----|----------------------------------------------------------------------------------|---------------|
| 30. | Priem P.                                                                         | Dronten       |
| 31. | Roseboom B.                                                                      | Hattem        |
| 32. | Gemeente Almere                                                                  | Almere        |
| 33. | Provincie Flevoland en provincie Overijssel                                      | Lelystad      |
| 34. | Provincie Gelderland                                                             | Arnhem        |
| 35. | Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB)                          | Amersfoort    |
| 36. | Gewestelijke Land- en Tuinbouworganisatie<br>Zuid/Midden/Noord                   | Deventer      |
| 37. | Loedeman A. Jacht - en Interieur-betimmeringen                                   | Elburg        |
| 38. | Theologische Universiteit Kampen                                                 | Kampen        |
| 39. | Gelderse Milieufederatie                                                         | Arnhem        |
| 40. | Gemeente Kampen                                                                  | Kampen        |
| 41. | NS Reizigers                                                                     | Utrecht       |
| 42. | DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten directie<br>Gelderland                | Apeldoorn     |
| 43. | Turnhout E.A.M. van                                                              | Dronten       |
| 44. | Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Flevoland                                 | Lelystad      |
| 45. | Hul H. van 't                                                                    | Nunspeet      |
| 46. | Landelijke Vereniging tot behoud van het Zeilend<br>Bedrijfsvaartuig, regio Oost | Marknesse     |
| 47. | Sikkink R.W. en Teuling R.J. den                                                 | Oss           |
| 48. | Eijkenduijn R.V.                                                                 | Almere        |
| 49. | Gemeente Oldebroek                                                               | Oldebroek     |
| 50. | Gemeente Zwolle                                                                  | Zwolle        |
| 51. | Landbouwuniversiteit Wageningen, afdeling Gebouwen en<br>Terreinen               | Wageningen    |
| 52. | Gemeente Hattem                                                                  | Hattem        |
| 53. | Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB                                       | Den Haag      |
| 54. | Koers Mts. K. en H.                                                              | Kamperveen    |
| 55. | Gussinklo J.H.                                                                   | Zwolle        |
| 56. | Midnet Groep NV                                                                  | Amersfoort    |
| 57. | Samenwerkingsverband Noord-Nederland                                             | Groningen     |
| 58. | Bruins Slot J.H.W.                                                               | Kampen        |
| 59. | Elburger Watersportvereniging Admiraal van Kinsbergen                            | Elburg        |
| 60. | Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren                                 | Lelystad      |
| 61. | Haar K.                                                                          | Kampen        |
| 62. | Natuur en Milieu Overijssel                                                      | Zwolle        |
| 63. | Vereniging Dorpsbelangen Hattemerbroek                                           | Hattemerbroek |
| 64. | Oordt Mts.                                                                       | Dronten       |
| 65. | Gemeente Dronten                                                                 | Dronten       |
| 66. | Ijsvereniging Excelsior                                                          | Hattemerbroek |
| 67. | Bouma J.T.                                                                       | Heiloo        |
| 68. | Nederlandse Toeristen Kampeer Club (NTKC)                                        | Utrecht       |
| 69. | Milieufederatie Flevoland                                                        | Lelystad      |
| 70. | Gemeente Elburg                                                                  | Elburg        |
| 71. | Schakelaar B.                                                                    | Hattemerbroek |
| 72. | Biewinga D.T. en Biewinga-Dagnelie H.C.                                          | Lelystad      |
| 73. | Scholengemeenschap Pieter Zandt                                                  | Kampen        |
| 74. | Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER)                                    | Amersfoort    |
| 75. | Nicolai J.                                                                       | Lelystad      |
| 76. | Veen J. van der                                                                  | Delft         |
| 77. | Jachthaven Strand-Horst                                                          | Ermelo        |
| 78. | Stichting Biologische Landbouw Flevoland                                         | Lelystad      |

|      |                                                                                     |                |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------|----------------|
| 79.  | Stichting Bescherming Buitengebied Kampen e.o.                                      | Kampen         |
| 80.  | Bolt W.F.                                                                           | Kampen         |
| 81.  | Teule S. en Voerman R.H.                                                            | Lelystad       |
| 82.  | Watersportvereniging Ermelo                                                         | Ermelo         |
| 83.  | Vrede C.F.M. de                                                                     | Almere         |
| 84.  | VVD, fractie Gemeenteraad Elburg                                                    | 't Harde       |
| 85.  | Wolters W.J.                                                                        | 's-Heerenbroek |
| 86.  | Milieudefensie Kampen                                                               | Kampen         |
| 87.  | Kips W. en J.                                                                       | Lelystad       |
| 88.  | Dijkshoorn N.                                                                       | Lelystad       |
| 89.  | Venema H.                                                                           | Hattem         |
| 90.  | Milieugroep Lelystad                                                                | Lelystad       |
| 91.  | Grondverzetbedrijf van Werven BV                                                    | Oldebroek      |
| 92.  | Stichting tot Behoud van Elburgse Botters                                           | Elburg         |
| 93.  | Rispens Mts., Koopman L. Plasschaert P.H.M. en Weesepeel J.                         | Swifterbant    |
| 94.  | Sauna en zweminstituut Lelystad                                                     | Lelystad       |
| 95.  | NS Materieel; Directie Onderhoud en Service                                         | Utrecht        |
| 96.  | Nuesink H. en Gietema D.                                                            | Hattermerbroek |
| 97.  | Koninklijk Nederland Watersport Verbond (KNWV) werkgroep Zuidelijk Randmeren-gebied | Leusden        |
| 98.  | Koninklijk Nederland Watersport Verbond (KNWV) werkgroep Oostelijk Randmeren-gebied | Harderwijk     |
| 99.  | Kreuger F. en Bruinsma H.                                                           | Almere         |
| 100. | Sluis K. van der                                                                    | Kamperveen     |
| 101. | Sluis Mts. H. van der                                                               | Kamperveen     |
| 102. | RELIEF, Ontwerpburo voor Ruimtelijke Ordening                                       | Almere-Haven   |
| 103. | Kok J.P.A.                                                                          | Steenwijk      |
| 104. | Pompe C.L.P.M.                                                                      | Overasselt     |
| 105. | Suurmond G.B.                                                                       | Almere         |
| 106. | Stichting Flevo-landschap                                                           | Lelystad       |
| 107. | Nagelmaeker B.H.M.                                                                  | Kampen         |
| 108. | Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Noordwest-Veluwe                             | Nunspeet       |
| 109. | Gemeente Harderwijk                                                                 | Harderwijk     |
| 110. | Gemeente IJsselmuiden                                                               | IJsselmuiden   |
| 111. | D66 afdeling Kampen en IJsselmuiden                                                 | Kampen         |
| 112. | Neessen P.H.J.M.                                                                    | Lelystad       |
| 113. | Jachthaven Wolderwijd Zeewolde                                                      | Zeewolde       |
| 114. | Clerck Mts. De                                                                      | Lelystad       |
| 115. | Maatschappij voor de Aanleg van de Zuiderzeespoorlijn                               | Haren          |



## **Bijlage 2**

### **Hoofdpijnenrapport uit de inspraak inzake de Startnotitie Hanzelijn (opgesteld door het Inspraakpunt Startnotitie Hanzelijn)**

## Hoofdpijnen uit de inspraak inzake de Startnotitie Hanzelijn

### VOORAF

Tussen 18 november en 31 december 1996 lag de Startnotitie Hanzelijn ter inzage en is een ieder in de gelegenheid gesteld hierop te reageren. Het Inspraakpunt Startnotitie Hanzelijn heeft 115 schriftelijke reacties ontvangen. De inhoud van deze reacties is in dit rapport op hoofdpijnen samengevat. Het is om die reden goed mogelijk dat insprekers bepaalde opmerkingen niet in onderstaande terugvinden.

Voor de antwoorden op de afzonderlijke inspraakreacties wordt verwezen naar het rapport 'Vragen en antwoorden schriftelijke inspraakreacties Startnotitie Hanzelijn' van NS Railinfrabeheer.

### 1 INSPRAAKPROCEDURE

Verschillende insprekers spreken hun waardering uit over de wijze waarop insprekers door middel van voorlichtingsbijeenkomsten en inspraak bij de Startnotitie zijn betrokken. Andere insprekers wijzen er daarentegen op dat (de bevolking van) de gemeente Almere in deze structureel is genegeerd; Almere is niet opgenomen in de Startnotitie en er is geen voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd.

### 2 DOELSTELLINGEN HANZELIJN

Veel insprekers ondersteunen het voornemen tot aanleg van de Hanzelijn vanwege de versterking die hierdoor optreedt van het landelijk en regionaal spoorwegennet. Anderen onderschrijven de noodzaak van de Hanzelijn, omdat de verbeterde verbinding tussen de Randstad en Noord-oost-Nederland een belangrijke economische stimulans vormt voor het tussengelegen gebied en het achterland. *De Hanzelijn versterkt tevens de functie van Regionaal Overslagcentrum van Kampen.*

Verwijzend naar de kanttekeningen die Railned plaatst bij de voorgenomen aanleg van de Hanzelijn, menen enkele insprekers dat de in de Startnotitie geformuleerde doelstelling voor de Hanzelijn niet voor de hand ligt. Volgens onder andere de ANWB vormt niet de aanleg als zodanig, maar klaarblijkelijk de te boeken reistijdwinst het doel.

### 3 FUNCTIE HANZELIJN

Enkele insprekers bepleiten bij de ontwikkeling, vergelijking en beoordeling van alternatieven in de trajectstudie/milieu-effectrapportage Hanzelijn de geschiktheid voor een internationale functie van de lijn als een belangrijke factor mee te nemen. In dit verband merken insprekers op dat ook de aanvullende luchthavencapaciteit in het Markermeergebied het bestuderen waard is. Daar in de m.e.r. voor de Hanzelijn aandacht zal worden besteed aan een internationale verbinding tussen de Randstad en Hannover-Berlijn/Hamburg, is een inspreker van mening dat de route van de Zuiderzeespoorlijn (van Emmeloord via Heerenveen, Drachten en Groningen naar Noord-Duitsland/Scandinavië) als volwaardig alternatief in de m.e.r. moet worden beschreven.

### 4 VERVOERWAARDE

Een inspreker bepleit bij de trajectstudie/m.e.r. aandacht te besteden aan de totale kwaliteit van het regionale openbaar vervoer in de corridor Lelystad-Zwolle.

Meerdere insprekers zijn de mening toegedaan dat het gebruik van de Hanzelijn als goederenlijn (meer) aandacht verdient. Daarbij dient de eventueel optredende hinder voor het reizigersvervoer goed onderzocht en opgelost te worden.

Een aantal insprekers constateert dat in tegenstelling tot Rail 21 en SVV-II de Vervoerwaardestudie stelt dat intercity-treinen niet in Lelystad zullen stoppen, terwijl uit de studie evenwel kan worden opgemaakt dat een haltering in Lelystad extra in- en uitstappers oplevert.

De vereniging ROVER verzoekt verschillende varianten in ogenschouw te nemen waarin wordt gevarieerd met halteplaatsen en soorten verbindingen (Intercity, AR-treinen). Daarnaast ziet ROVER graag dat de gevolgen van de Hanzelijn voor de verbindingen vanuit Twente met de Randstad bij het verdere onderzoek worden betrokken.

## **5 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN**

### **Algemeen**

Bij verschillende alternatieven en varianten hebben meerdere insprekers aangegeven nadelige gevolgen te verwachten voor hun bedrijfsvoering. Tevens vrezen insprekers waardevermindering van hun woning en vermindering van het woongenot.

### **Studiegebied**

Omdat het onderzoeksgebied zich uitstrekt van Lelystad naar Zwolle is onder andere het College van Gedeputeerde Staten van Gelderland van mening dat dit studiegebied voor tracé E en G niet kan ophouden bij de intakking op de Veluwelijn vóór de kruising met de IJssel. In de Trajectnota/MER moet (nog) worden aangetoond dat de huidige spoorbrug voldoende capaciteit biedt voor de Hanzelijn.

Enkele insprekers zijn van mening dat bij het studiegebied ook de Flevolijn moet worden betrokken. In de m.e.r. dient onder andere te worden opgenomen wat de effecten van de Hanzelijn zijn voor de bebouwing in de gemeente Almere.

### **Alternatief A**

Meerdere insprekers spreken zich uit tegen tracévariant A om reden van de te verwachten doorsnijding van landbouwkavels, bedrijven, gebouwen en wegen. Sommige insprekers verzoeken in het bijzonder onderzoek te verrichten naar de gevolgen van de aanleg volgens tracé A voor de biologische landbouw in Lelystad-Noord en voor het Agrarisch Kenniscentrum in Dronten.

Enkele insprekers hebben juist een voorkeur voor tracé A, omdat deze variant planologisch reeds nagenoeg geheel is ingepast.

In het kader van de toekomstige ontwikkeling van de luchthaven Lelystad bepleit een inspreker ten behoeve van de complementaire railontsluiting en de inpassing van het banenstelsel te kiezen voor tracévariant A. Binnen het (nader te bepalen) luchthavengebied dient de spoorbaan obstakelvrij in een tunnelbak onder het maaiveld te worden aangelegd.

### **Alternatief C**

Meerdere insprekers maken bezwaar tegen tracéalternatief C (tussen Lelystad en Dronten) om reden van doorsnijding van landbouwgronden en het onderzoekscentrum ID-DLO.

Andere insprekers maken bezwaar tegen variant C om reden van geluidhinder in nabijgelegen woongebieden, visuele hinder, doorsnijding van stedelijke ruimte, het kruisen van het industrie-terrein Oostervaart en de mogelijke gedeeltelijke sloop van een scholengemeenschap.

Voor enkele insprekers is tracévariant C -waarbij reeds een strook is vrijgehouden voor infrastructuur- de enige bespreekbare variant, op basis van de geringe doorsnijding van percelen en betere inpassing in het landschap. Bij aanleg van de Hanzelijn volgens dit tracé moet dan wel worden voorkomen dat wegen worden afgesloten.



#### **Alternatief D**

De gemeente IJsselmuiden betreurt het dat tracé D1 op het laatste moment toch weer in de Startnotitie is opgenomen, omdat dit tracé naar het oordeel van inspreker op vele onderzoeksaspecten slecht zal scoren. Voorts verzoekt inspreker in de verdere studies naar alternatief D (en F) rekening te houden met een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de nieuwe, verdubbelde lijn met hoogspanningsdraden alsook te zorgen voor een blijvend goede ontsluiting in de polder Mastenbroek.

Gelet op de te verwachten negatieve stedenbouwkundige, landschappelijke en milieueffecten van de variant D1 bepleiten enkele insprekers uitvoering van de Hanzelijn middels variant D ten noorden van Kampen met een tunnel onder de IJssel door. Op deze wijze worden scheepvaart en stadskern ontzien en wordt landschapsaantasting voorkomen.

Een inspreker verzoekt onderzoek te verrichten naar de vraag in hoeverre varianten D (en F) een beter woon-/werkverkeer tussen Zwolle en haar regio kunnen bevorderen. In dit verband wijst inspreker erop dat ook Dronten tot het woongebied van Zwolle behoort.

Daarnaast bepleit inspreker de komst van een sprinterverbinding Dronten-Kampen-Zwolle/Stads-hagen-Zwolle/Zuid-Wijhe ter ontlasting van het lokale wegennet en het tekort aan parkeerplaatsen in het werk- en winkelgebied van Zwolle.

In het belang van hun bereikbaarheid bepleiten enkele onderwijsinstellingen (waaronder de Theologische Universiteit Kampen variant D2 (of variant E) met een centraal gelegen station in Kampen.

Ook andere insprekers bepleiten variant D2, die volgens een inspreker als bijkomend voordeel heeft dat de lijn Zwolle-Kampen kan worden doorgetrokken naar Emmeloord-Friesland, waardoor de Zuiderzeelijn overbodig wordt.

#### **Alternatief E/G**

Een aantal insprekers zet vraagtekens bij de capaciteit van de bestaande IJsselbrug en vraagt daarom ook een uitbreiding van de railinfrastructuur op deze plek (in de vorm van een tweede brug of een tunnel) in de Trajectnota/MER op te nemen.

Enkele insprekers wijzen op de kwetsbaarheid van de verbinding tussen de Randstad en het noordoosten van het land indien wordt voorzien in slechts één brug- c.q. tunnelverbinding nabij Hattem.

Uit het oogpunt van behoud van de natuur vragen verschillende insprekers met klem een verdiepte E/G-variant van de spoorlijn voor de kruising met het knooppunt Hattemerbroek, Zuiderzeestraatweg en Geldersedijk te Hattem en de IJssel te onderzoeken. In dit verband wijzen insprekers op de hoge landschappelijke waarde van de omgeving van Hattem als uiterwaarden- en poldergebied en het stadsgezicht van Hattem.

Meerdere insprekers waaronder GLTO bepleiten onderzoek naar strakke bundeling van de E/G-variant met de N-50 om het verlies aan landbouwgronden zo veel mogelijk te beperken. Hierbij dient de strook grond die nu is gereserveerd voor de verbreding van de N-50, te worden betrokken. GLTO pleit tevens voor het opstellen van grondgebruikerskaarten om de mate en omvang van kaveldoorsnijdingen inzichtelijk te maken.

#### **Alternatief F**

Insprekers maken bezwaar tegen de aanleg van de Hanzelijn volgens de varianten F en/of G om reden van de visueel-ruimtelijke verstoring van natuur en landschap alsmede geluidsoverlast. Insprekers bepleiten in dit verband de mogelijkheid van een tunnel onder het Drontermeer grondig te onderzoeken.

De gemeente IJsselmuiden verzoekt in de Richtlijnen op te nemen dat voor de IJsselkruisingen in tracé F bij Kampen een verdiepte ligging als variant wordt uitgewerkt.

### **Alternatief G**

Insprekers maken bezwaar tegen de tracévarianten G2a en G2b om reden van verstoring van het aantrekkelijke overgangsgebied tussen de IJsselvallei en het Veluwemassief, gekenmerkt door een kleinschalig coulissenlandschap met veel hakhoutwallen.

De varianten G2a/G2b, G4 en D1 zijn voor enkele insprekers (waaronder GLTO) onacceptabel om reden van doorsnijding van landbouwgronden. Insprekers wijzen in dit verband op de bestaande optimale verkaveling c.q. op kapitaalvernietiging bij aanleg volgens genoemde varianten.

Meerdere insprekers wijzen op de ingrijpende gevolgen voor de leefbaarheid van de kernen Wezep en Hattemerbroek. De tracé-alternatieven onder G2 leiden tot een sterke beperking van de nog voorhanden zijnde lange termijn-uitbreidingslocaties en tot een aanzienlijke toename van (vooral geluid-)hinder.

Andere insprekers maken bezwaar tegen aanleg van de Hanzelijn volgens tracé G2a/G2b om reden van de mogelijke doorsnijding/schamping van de ijsbaan Excelsior (1600 leden) aan de Voskuilerdijk in Wezep. Daarnaast vragen enkele insprekers aandacht voor de recreatieplas aan de Middeldijk te Hattemerbroek.

## **6 OVERIGE VARIANTEN**

Een aantal insprekers heeft andere dan in de Startnotitie beschreven varianten naar voren gebracht. Hieronder volgt een korte beschrijving van een aantal van deze varianten.

### **Loeff-variant**

De Loeff-variant gaat uit van bundeling van de Hanzelijn met de A28 vanaf Wezep tot boven Zwolle. Hierbij komt het bestaande tracé voor de Veluwelijn voor dit gedeelte te vervallen. Bij het verkeersknooppunt Hattemerbroek kan variant E/G van de Hanzelijn worden aangesloten. Bij de passage over de IJssel dient een nieuwe spoorbrug gebouwd te worden. Een nieuw station Zwolle wordt gesitueerd ter hoogte van de kruising van de A28 met de huidige lijn Zwolle-Kampen. Met het oog op de grondwaterbescherming pleit Waterleidingmaatschappij Overijssel NV voor nadere bestudering van deze variant.

### **Variant D21**

Variant D21 is een tussenvariant van de tracés D1 en D2. Deze variant komt vanaf oostelijke zijde met een flauwe S-curve onder- of bovenlangs het huidige station Kampen en maakt gebruik van de huidige stationslocatie. Vervolgens volgt deze variant het winterbed van de IJssel over ca. 2 kilometer, steekt de IJssel over en vervolgt zijn weg volgens variant D1.

### **Variant D3**

Ook een andere inspreker mist een derde variant bij D en bepleit variant D3; een combinatie van de varianten D1 en D2. Variant D3 gaat uit van een bundeling met de Hanzeweg in de provincie Flevoland, een realisering van een centraal gelegen station in Kampen en zoveel mogelijk de huidige diesellijn volgend.

### **EFG-variant**

Een inspreker stelt een gecombineerd tracé voor van de varianten E, F en G. In relatie tot de initiële doelstelling van de Hanzelijn worden de IC-treinen buiten Kampen geleid. De ontsluiting van Kampen en Zwolle-Stadshagen kan geschieden d.m.v. een light-rail. Deze maakt tot Kampen gebruik van de 'zware rail', maar gaat in Kampen zelf via de Europa-allee.

### **E/G-variant**

Een andere inspreker bepleit een variant op alternatief E/G, waarbij de Hanzelijn vanaf Kampen wordt gebundeld met de N50 tot aan buurtschap 't Zand. Vanaf hier dient de Hanzelijn in een rechte lijn de A28 en de Zuiderzeestraatweg te kruisen (door middel van ondertunneling) en ten noorden van bedrijventerrein Netelenbos in te takken op de Veluwelijn.



#### **De 'vier jaargetijden-variant'**

Deze variant wordt gevormd door tracé A ter hoogte van het observatorium 'Robert Morris', gedeeltelijk verdiept aan te leggen met een ondergrondse halte 'Lelystad-Observatorium'. De tijden van zonsopkomst en -ondergang dienen in de dienstregeling te worden verwerkt.

#### **Het MSL-net**

Een inspreker is van mening dat voor de middellange en lange afstanden waarvoor nu het intercitynet dient, een net van middelbare snelheidslijnen (MSL) wordt aangelegd. Het MSL-net - volgens inspreker een optimale verbetering van het intercitynet, uitgaande van snelheden van ruim 200 km/uur - kan worden gevormd met derde en vierde sporen en aparte spoorlijnen.

#### **Zuiderzeespoorlijn**

Enkele insprekers dringen erop aan bij de beschrijving en beoordeling van de internationale betekenis van de Hanzelijn, de Zuiderzeespoorlijn -de spoorverbinding van Lelystad naar Groningen als onderdeel van de internationale verbinding van de Randstad via Noord-Nederland naar Noord-Duitsland, Scandinavië en Oost-Europa- op een gelijkwaardige manier en als een volwaardig alternatief in de trajectstudie/m.e.r. op te nemen.

### **7 TE ONDERZOEKEN EFFECTEN**

In deze paragraaf worden de meer algemene opmerkingen betreffende de te onderzoeken effecten op hoofdlijnen beschreven. Overigens achten verschillende insprekers het wenselijk het nog aan te leggen gedeelte van de A50/N50 en de Hanzelijn op hun cumulatieve effecten te onderzoeken.

#### **Geluid en trillingen**

Ten aanzien van de te verwachten geluidhinder als gevolg van de Hanzelijn uitende Colleges van Gedeputeerde Staten van Flevoland en Overijssel hun behoefte aan duidelijke Richtlijnen. Insprekers gaan ervan uit dat de normstelling voor de HST-Oost ook wordt toegepast op de Hanzelijn.

Andere insprekers vragen om onderzoek naar cumulatieve geluidhinder, waarbij ook rekening moet worden gehouden met de toekomstige intensivering van het (goederen)vervoer. Tevens dienen hierbij de intensiteit, de frequentie, de tijdsduur en het tijdstip van de optredende geluidsniveaus te worden betrokken. Het onderzoek moet zich uitstrekken tot het landelijk gebied en de recreatiegebieden.

Het uitdrukken van het geluidbelastingniveau in onder meer het stiltegebied Roggebotzand in aantallen geluidgehinderden heeft naar het oordeel van Staatsbosbeheer Regio Flevoland weinig zin omdat er in deze stiltegebieden nauwelijks mensen woonachtig zijn. Hiervoor dient een betere parameter te worden gezocht.

#### **Bodem en water**

GLTO en de ANWB verzoeken van de verschillende (basis)varianten zowel een verhoogde als een verdiepte variant te onderzoeken en in de rapportage op te nemen.

Het ROB wijst op het nog te verrichten archeologisch onderzoek en vraagt met name aandacht voor de situatie in Kampen.

Waterleidingmaatschappij Overijssel NV wijst erop dat de alternatieven D, E, F en G door het grondwaterbeschermingsgebied c.q. waterwingebied 'Het Engelse Werk' lopen. Deze inspreker benadrukt het belang van bedoelde waterwinning en verzoekt nadrukkelijk dit aspect bij het onderzoek te betrekken.

#### **Natuur en landschap**

Insprekers stellen dat in de m.e.r. per tracévariant duidelijk moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen zijn aangewend ter voorkoming, ter beperking en ter compensatie van

nadelige gevolgen. Onder andere Staatsbosbeheer Regio Flevoland vraagt aandacht voor de mate van verstoring en versnippering van bosgebieden en randmeren en de invloed en compensatie van de bestaande recreatieve voorzieningen in het bosgebied. Daarnaast vragen Staatsbosbeheer Regio Flevoland en anderen aandacht voor de belangrijke natuur- en landschappelijke functie van de Roggebottocht en de Revetocht. De met name genoemde inspreker vraagt bovendien speciale aandacht voor onderzoek naar de mogelijkheden van geluidwering in de Oostvaardersplassen.

Meerdere insprekers zijn van mening dat de Hanzelijn zo veel mogelijk dient aan te sluiten op de reeds bestaande infrastructuur, waardoor extra druk op het landschap tot het strikt noodzakelijke worden beperkt. Daarnaast bepleiten insprekers een weloverwogen afweging van een tunnel of een brug over de Randmeren.

Onder meer de Colleges van Gedeputeerde Staten van Flevoland en Overijssel zijn van mening dat in de Trajectnota/MER helder moet worden opgenomen in welke situaties in elk geval verdiepte ligging als variant wordt gezien. Naast het Europa-alleetraject en variant D betreft dit volgens insprekers om reden van natuur-, landschaps- en (toeristische) scheepvaartbelangen in ieder geval alle kruisingen met de randmeren (Vossemeer; Drontermeer) en de IJssel bij Kampen.

Tot slot merkt een aantal insprekers op dat de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) in de Startnotitie wel heel veel aandacht krijgt; ook natuur- en landschapswaarden buiten de EHS verdienen de aandacht.

#### **Ruimtelijke ordening**

Meerdere insprekers zijn de mening toegedaan dat Kampen een vaststaand onderdeel van de Hanzelijn dient uit te maken. Een agglomeratie van een zodanige omvang (ca. 45.000 inwoners) passeren zonder te stoppen is een slecht uitgangspunt.

#### **Regionale economie**

Verschillende insprekers benadrukken het belang van een gedegen economische effectrapportage. Daarbij zal niet alleen moeten worden gekeken naar de regionale effecten, maar ook naar de economische effecten op landsdelig en nationaal niveau (bijvoorbeeld in relatie tot de bereikbaarheid van de noordvleugel van de Randstad).

Veel insprekers vragen speciale aandacht voor de passage van de Hanzelijn met de Randmeren. Op basis van economische overwegingen verdient een tunnel de voorkeur; een brug zal het voort bestaan van enkele recreatiebedrijven ernstig bedreigen. Enkele insprekers stellen in dit verband dat de inkomstenderving als gevolg van de Hanzelijn dient te worden gekwantificeerd en in de besluitvorming dient te worden betrokken.

#### **Lokaal en regionaal verkeer en vervoer**

Insprekers vragen aandacht voor fietsnetwerken ter voorkoming van de doorsnijding daarvan door aanleg van de Hanzelijn.

#### **Recreatie**

Veel insprekers zijn van mening dat de effecten van de verschillende alternatieven voor de (toeristisch-recreatieve) scheepvaart op de randmeren en de IJssel onderbelicht zijn gebleven en expliciet in de trajectstudie/m.e.r. aan de orde moeten komen. Insprekers uit de recreatieve sector pleiten ervoor ondertunneling als uitgangspunt te nemen en, indien noodzakelijk, een brugverbinding als ongewenste variant nader te beschouwen.

Onder andere de ANWB verzoekt in het MER te bezien wat de invloed is van de barièrewerking (omlegging wegen, tunnels, bruggen) van de Hanzelijn op recreatieve routes en hoe deze barièrewerking kan worden verminderd. Daarnaast dient het MER aan te geven welke natuur- en recreatiewaarden moeten worden gecompenseerd en waar deze compensatie gestalte kan krijgen.



### **Reistijd**

Verschillende insprekers zijn verheugd over de verkorte reistijd als gevolg van aanleg van de Hanzelijn.

Enkele insprekers verzoeken onderzoek te verrichten naar baanontwerpen/varianten met een geschiktheid voor snelheden van boven de 200 km/uur (tot 300 km/uur). Daarentegen -en met het oog op de effecten van hoge snelheden op het milieu en de infrastructuur- bepleit de ANWB in het MER tenminste ook de gevolgen van 160 km/u te bezien. Enkele insprekers achten het om meerdere redenen verstandig een maximum snelheid van 160 km/uur als uitgangspunt te nemen.

Gegeven de overeenstemming tussen de regering en de Tweede Kamer over de HSL-Zuid via het snelste tracé, stelt ROVER dat sneller materieel voor binnenlands gebruik op meerdere lijnen, waaronder de Hanzelijn kan worden ingezet. Dit gegeven kan een positieve invloed hebben op de rentabiliteit van de Hanzelijn voor 200 km/uur.

### **Veiligheid**

Enkele insprekers vragen zich af of er rekening is/wordt gehouden met een rampenplan voor passagierstransport en goederentransport. Andere insprekers vragen aandacht voor de veiligheidsaspecten van de Hanzelijn in het algemeen.

De Colleges van Gedeputeerde Staten van Flevoland en Overijssel achten het van belang dat de geschetste potentiële consequenties van de Hanzelijn met betrekking tot het aantal reizigers, (hoge)snelheid, kruisingen met hoofdinfrastructuur, scheepvaart, doorkruising van woon- en werkgebieden en goederenvervoer integraal worden benaderd. De uiteenlopende veiligheidsaspecten van genoemde onderwerpen verdienen zowel fysiek als sociaal, expliciet en volledig aan de orde te komen.

### **Bouwtijd**

Een groot aantal insprekers deelt de in het MIT 1997-2001 verwoorde zienswijze dat de Hanzelijn in 2007 gereed moet zijn niet en verzoekt te bezien of 2004/2005 -desnoods slechts voor het deel tussen Lelystad en Dronten- haalbaar is.

## **3 KAARTMATERIAAL**

Naar het oordeel van onder andere Staatsbosbeheer Regio Flevoland is het in de Startnotitie gehanteerde kaartmateriaal verre van duidelijk. Naar het oordeel van inspreker verdient het aanbeveling de kaartjes met een meerkleurendruk verbeterd uit te brengen.

Andere insprekers constateren dat op de 'Aspectkaart ecologische waarden' niet alle ecologische verbindingswegen zijn weergegeven en evenmin de natuurontwikkeling in de uiterwaarden van de IJssel ten noorden van de IJsselbrug ('Engelse Werk').

## **9 VERDERE PROCEDURE**

Meerdere insprekers dringen aan op het met grote voortvarendheid doorlopen en afronden van de trajectstudie/m.e.r. Tijdens de studiefase kunnen wat sommige insprekers betreft minder kansrijke alternatieven reeds komen te vervallen.

Verschillende insprekers geven aan betrokken c.q. geïnformeerd te willen blijven over de verdere stappen en producten.

## **Bijlage 3**

**Overzicht vragen en antwoorden  
schriftelijke inspraakreacties**

**Startnotitie Hanzelijn**  
(opgesteld door NS Railinfrabeheer)

**Vragen en antwoorden  
schriftelijke inspraakreacties  
Startnotitie Hanzelijn**

## Inhoudsopgave

|                                                        |           |
|--------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1 Inleiding</b>                                     | <b>3</b>  |
| 1.1 Algemeen                                           | 3         |
| 1.2 Inspraakprocedure                                  | 3         |
| 1.3 Verwerking reacties                                | 4         |
| 1.4 Leeswijzer                                         | 4         |
| <b>2 Reacties</b>                                      | <b>5</b>  |
| 2.1 Achtergronden                                      | 5         |
| 2.2 Doelstellingen                                     | 5         |
| 2.3 Functies                                           | 6         |
| 2.4 Vervoerwaarde                                      | 8         |
| 2.5 Alternatieven                                      | 8         |
| 2.6 Te onderzoeken milieu-effecten                     | 14        |
| 2.7 Te onderzoeken overige effecten                    | 16        |
| 2.8 Procedures                                         | 20        |
| 2.9 Diversen                                           | 21        |
| <b>3 Vervolg van de procedure</b>                      | <b>24</b> |
| 3.1 Algemeen                                           | 24        |
| 3.2 Tracéwetprocedure/Milieu-effectrapportage (m.e.r.) | 24        |

### Bijlage:

1. Overzichtslijst namen van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummers

## 1 Inleiding

### 1.1 Algemeen

In het kader van de Tracéwetprocedure en de Milieueffect-rapportage (m.e.r.) voor de Hanzelijn is op 18 november 1996, door de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), de Startnotitie Hanzelijn gepubliceerd en ter visie gelegd.

In de periode 18 november tot en met 31 december 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 Milieueffect-rapportage (Cie-m.e.r.). Dit advies en de inspraakreacties hebben de basis gevormd voor de Richtlijnen voor het Milieueffect-rapport (MER) Hanzelijn. De Richtlijnen zijn opgesteld door de Minister van V&W en de Minister van VROM. De Milieueffecten zullen geïntegreerd worden afgewogen in de Trajectnota/MER Hanzelijn.

### 1.2 Inspraakprocedure

De inspraaktermijn voor deze fase van de studie naar de Hanzelijn 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 6 weken.

Tijdens de inspraakperiode van de Startnotitie, zijn door NS Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat directies Oost-Nederland en IJsselmeergebied vijf informatiebijeenkomsten georganiseerd in het studiegebied. Tijdens deze bijeenkomsten is aan belangstellenden zoveel mogelijk informatie gepresenteerd over het project Hanzelijn. 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 400 meter die zijn geprojecteerd op een globale topografische ondergrond (schaal 1:100.000) van het totale studiegebied. Op de informatiebijeenkomsten zijn de bandbreedtes gepresenteerd op een meer gedetailleerde topografische ondergrond (schaal 1:25.000). 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 door NS Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat directies Oost-Nederland en IJsselmeergebied, was er gelegenheid tot het stellen van vragen.

De volgende informatiebijeenkomsten zijn georganiseerd:

- Zwolle 18 november 1996;
- Kampen 21 november 1996;
- Dronten 25 november 1996;
- Wezep 26 november 1996;
- Lelystad 2 december 1996.

De vijf informatiebijeenkomsten zijn door ca. 900 personen bezocht.

### 1.3 Verwerking reacties

Alle schriftelijke reacties en meningen zijn gestuurd naar het centraal inspraakpunt Hanzelijn in Den Haag (Kneuterdijk). Er zijn 115 brieven ontvangen, waarin veelal reacties zijn gegeven op meerdere onderwerpen. In totaal zijn er daardoor 368 reacties op verschillende onderwerpen ontvangen en verwerkt in dit rapport.

De reacties zijn op het Inspraakpunt Hanzelijn voorzien van een nummer en de insprekers hebben een ontvangstbevestiging (met dit nummer) ontvangen.

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 vragen ingedeeld in categorieën. Een categorie bevat steeds zoveel mogelijk soortgelijke algemene vragen.

De categorieën zijn vervolgens gebundeld tot rubrieken die grotendeels 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.

### 1.4 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 Hanzelijn weergegeven. In bijlage A 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.



## 2 Reacties

### 2.1 Achtergronden

In deze paragraaf wordt ingegaan op de vragen en antwoorden die betrekking hebben op de achtergronden van de aanleg van de Hanzelijn.

1. *Het lijkt noodzakelijk dat het tracé voor de Hanzelijn en voor de A23 tussen Lelystad en Kampen in onderlinge samenhang word vastgesteld.*

Voor Rijksweg 23 is geen tracé vastgesteld. Hiervoor geldt eenzelfde Tracéwetprocedure als voor de Hanzelijn. Voor RW 23 en voor de Hanzelijn zijn alleen voorkeurstracés opgenomen in het streekplan en in bestemmingsplannen. De aanleg van de Hanzelijn maakt een eventuele aanleg van een RW23 niet onmogelijk.

### 2.2 Doelstellingen

In deze paragraaf wordt ingegaan op de vragen en antwoorden die betrekking hebben op de doelstellingen van de Hanzelijn, zoals die genoemd zijn in de Startnotitie.

2. *Moet onder Doelstelling Hanzelijn naast noorden en noordoosten ook het oosten van Nederland worden genoemd (m.n. Twente)?*

Inderdaad, ook de verbeteringen voor het oosten van het land zullen worden aangegeven.

3. *Het verbeteren van de spoorverbinding is méér dan alleen het optimaliseren van de reistijd per spoor. Punctualiteit is bijvoorbeeld ook een kwaliteitsaspect. De verbinding Flevolijn Hanzelijn zal geen (storingsgevoelige) overwegen kennen.*

De Gooilijn en Veluwelijn worden na de Hanzelijn ontlast en zullen ook kwalitatief verbeteren als vervoersas.

4. *Het verdient aanbeveling om ook Kampen als vast punt op te nemen en om in de Trajectnota/MER een of meer tracé-alternatieven op te nemen die het bebouwde gebied van Dronten en Kampen raken in plaats van doorsnijden.*

In Dronten zal geen tracé buiten Dronten om in studie worden genomen. Verwezen wordt naar de nota 'Tracé-selectie Startnotitie Hanzelijn'. Zoals staat weergegeven in de Startnotitie wordt Kampen niet als vast punt beschouwd. Er zijn tracés mogelijk die buiten Kampen omgaan en toch in bepaalde opzichten aantrekkelijk zijn.

5. *Hoe valt de constatering op blz. 8 van de Vervoerwaardestudie Hanzelijn (o.a. Almere en Lelystad blijven voornamelijk gericht op de Randstad) te rijmen met de onderbouwing voor de noodzaak van de Hanzelijn uit de Tweede Partiële Herziening van het SVV-2?*

De doelstelling uit de Tweede Partiële Herziening van het SVV-2 over het opheffen van de eenzijdige oriëntatie van Almere en Lelystad door de aanleg van de Hanzelijn wordt niet ontkracht door de constatering uit de Vervoerwaardestudie, dat de aanleg van de Hanzelijn hierop slechts een beperkt effect heeft. De constatering heeft betrekking op 2010, d.w.z. 3 jaar na de te verwachten ingebruikname van de nieuwe lijn. Op die termijn is niet te verwachten dat de oriëntatie van personen en bedrijven zich wezenlijk zal wijzigen. Met de aanleg van de Hanzelijn wordt wel een voorwaarde geschapen voor het, op langere termijn, realiseren van de betreffende SVV-2 doelstelling.

6. *Verzocht wordt om de doelstellingen 1, 3 en 4 uit de Startnotitie niet als zodanig over te nemen in de Trajectnota/MER. Een aanbeveling zou zijn, deze drie doelstellingen te combineren in één doelstelling, die de lading van 1,3 en 4 dekt.*  
De doelstellingen van de Hanzelijn, zoals die in de Startnotitie genoemd zijn, zijn niet ondergeschikt aan elkaar, doch nevensgeschikt.
7. *Wat is voor de Hanzelijn de concrete doelstelling (in cijfers) van het Ministerie van VROM m.b.t. het terugdringen van het autoverkeer?*  
De doelstellingen m.b.t. het terugdringen van de groei van het autogebruik zijn neergelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en vastgesteld door het Kabinet. Daarin wordt uitgegaan van een landelijk gemiddelde voor de maximale groei van het autogebruik van 35% tot 2010. Per corridor of verbinding zijn geen specifieke doelstellingen vastgelegd.
8. *Wat is binnen het kader van het Nationaal Milieubeleidsplan-2 het belang van de Hanzelijn?*  
Het beleid van het SVV-2 past als geheel binnen de doelstellingen van het Nationaal Milieubeleidsplan-2 (NMP-2). In het NMP-2 worden de spoorwegprojecten, die binnen het kader van SVV-2 blijven, niet afzonderlijk beschreven.
9. *Wat zijn de consequenties m.b.t. de aanleg van de Hanzelijn als de doelstellingen uit de Startnotitie niet gehaald worden?*  
Uit de Trajectnota/MER zal blijken in hoeverre de doelstellingen van de Hanzelijn gerealiseerd kunnen worden. Op basis daarvan zal het Bevoegd Gezag (de Ministers van V&W en VROM) een besluit nemen.

## 2.3 Functies

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de vier in de Startnotitie genoemde functies van de Hanzelijn.

### 2.3.1 Hoofdtransport-as

10. *Uitgegaan wordt van 25 kV vanwege de eis van 200 km/uur en het bicourant moeten zijn van het materieel.*  
Zowel 1500 V als 25 kV zullen als mogelijkheden onderzocht worden.  
Civieltechnisch (boogstralen en verkanting -dit is de schuinstand van het spoor-) worden de tracés ontworpen voor 200 km/uur. Omdat de bovenleiding en beveiligingssytemen in het algemeen een aanzienlijk kortere levensduur hebben dan de civiele onderdelen, zijn hier afwegingen voor snelheidsvarianten onder de 200 km/uur bijv. 160 km/uur mogelijk aan de orde. Snelheden > 200 km/uur worden niet onderzocht.

### 2.3.2 Internationale functie

11. *Aandacht wordt gevraagd voor een goede aansluiting van de Hanzelijn op verbindingen richting Twente en Duitsland en de functie als hogesnelheidsverbinding, alsmede een aansluiting op een mogelijke tweede luchthaven in het Markermeer.*  
Bij de capaciteitsberekeningen en de functionele definiëring van de Hanzelijn, zal tijdens de Trajectstudie/m.e.r. aandacht worden besteed aan genoemde aansluitingen.

De ontwikkelingen rond de verbindingen van de Randstad naar Hannover/Berlijn zullen tijdens de studie nauwlettend gevolgd worden.

Als over het idee van een vliegveld (wellicht in het deels in te polderen Markermeer of in Flevoland) door de politiek is besloten, zal de Hanzelijn Trajectstudie/m.e.r. daaraan zo mogelijk worden aangepast. Ingeval dit niet meer mogelijk is, zal de Hanzelijn als feitelijke situatie in de ontsluiting van dat vliegveld worden meegenomen. In principe is het altijd mogelijk twee spoorlijnen op elkaar aan te sluiten.

### 2.3.3 Goederenfunctie

12. *Wat zijn de verwachte ontwikkelingen m.b.t. goederenvervoer via de Hanzelijn? Bij een hoge frequentie van het goederenvervoer dient de inpassing en afscherming (geluid) bijzondere aandacht te krijgen.*  
De potentiële vervoerder(s) en het capaciteitsmanagement (Railned) bepalen in de toekomst of de Hanzelijn zal worden gebruikt voor goederenvervoer. De Hanzelijn wordt overigens wel geschikt gemaakt voor goederenvervoer.  
De geluidsberekeningen zullen worden uitgevoerd op basis van een zo nauwkeurig mogelijk vastgestelde prognose van het toekomstige verkeer over de Hanzelijn. Deze prognose zal al het verkeer omvatten, dus zowel reizigers- als goederen.
13. *Aandacht wordt gevraagd voor de mogelijkheden van goederenvervoer per spoor, met name in Kampen (uitbouw mogelijkheid van een Regionaal Overslagcentrum tot Multimodaal centrum)*  
In de Trajectstudie/m.e.r. zal aan de mogelijkheid van lokale bediening voor goederenvervoer in Kampen, aandacht worden besteed.  
De genoemde ontwikkeling van een Regionaal Overslagcentrum vraagt eventueel/desgewenst een initiatief van belanghebbende(n) tot studie buiten de Trajectstudie/m.e.r. studie in het kader van de Hanzelijn.
14. *Gevraagd wordt aan te geven hoe de verdeling van goederenvervoer per spoor naar noord Nederland via de Noordoostelijke verbinding van de Betuweroute en via de Hanzelijn gaat en welke milieuconsequenties dit heeft.*  
Voor de verbinding van de Betuweroute naar noord-Nederland via de Noordoostelijke verbinding worden 22 tot 27 treinen per etmaal per richting verwacht.  
Voor de verbinding vanaf IJmond naar noord-Nederland worden enkele goederentreinen / etmaal / richting verwacht.  
De potentiële vervoerder(s) en het capaciteitsmanagement (Railned) bepalen in de toekomst of de Hanzelijn zal worden gebruikt voor goederenvervoer. De Hanzelijn wordt overigens wel geschikt gemaakt voor goederenvervoer.
15. *Wanneer er goederentreinen over de Hanzelijn gaan rijden, dan is de Hanzelijn toch veel te duur?*  
Het beleid van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is er op gericht om bij de aanleg van nieuwe spoorlijnen geen beperkingen voor goederenvervoer te laten ontstaan. De rest van het spoorwegnet is ook geschikt voor goederentreinen (m.u.v. Schiphol).
16. *Onderzocht dient te worden op welke plekken eventueel hinder voor reizigerstreinen zou kunnen ontstaan bij goederenvervoer.*  
Reizigersvervoer en goederenvervoer zijn in principe op het Nederlandse openbare spoorwegnet gelijkwaardig, ook op de Hanzelijn.

Goederen- en reizigerstreinen zullen zodanig worden ingepast dat zij zo min mogelijk hinder van elkaar zullen ondervinden. Hiertoe zullen eventueel extra voorzieningen worden getroffen, bijvoorbeeld in de vorm van een inhaalspoor (plaatselijk).

17. *Beperk de snelheid van nachtelijke goederentreinen tot 30 km/uur.*  
De verschillende effecten van het goederenvervoer worden tijdens de Trajectstudie/m.e.r. nader onderzocht.

#### **2.3.4 Regionale functie**

18. *Gepleit wordt voor het belang van de regionale ontsluitingsfunctie van de Hanzelijn.*  
In de Startnotitie is geen hogere prioriteit gegeven aan de nationale functie t.a.v. de regionale functie van de Hanzelijn. Beide functies worden nevenschikkend gezien.

### **2.4 Vervoerwaarde**

In deze paragraaf komen de vragen en antwoorden aan de orde die betrekking hebben op de vervoerwaarde(studie).

19. *Helaas komen 'nieuwe reizigers' (Vervoerwaardestudie) nauwelijks uit de auto.*  
Het aantal autoverplaatsingen/autokilometrage daalt nauwelijks door aanleg van de Hanzelijn. Het aantal nieuwe treinreizigers dat zonder Hanzelijn gebruik maakt van de auto kan echter wel groter zijn dan de daling in het aantal autoverplaatsingen doet vermoeden. De ontstane ruimte op de weg zal echter weer door andere autoverplaatsingen worden opgevuld. Naast substitutie vanuit de auto zullen ook busreizen of gecombineerde bus/trein-reizen worden vervangen door treinreizen.  
Een belangrijk deel van de nieuwe treinreizen als gevolg van aanleg van de Hanzelijn zullen nieuwe reizen zijn (bijvoorbeeld iemand uit Dronten werkt in 1990 op 2 km van zijn werk en gaat daar op de fiets naar toe, in 2010 kreeg deze persoon een nieuwe baan aangeboden in Zwolle. Als de Hanzelijn is aangelegd aanvaardt deze persoon de baan en gaat met de trein naar zijn werk (nieuwe reis). Als de Hanzelijn niet is aangelegd aanvaardt deze persoon deze nieuwe baan niet (te veel reistijd), maar blijft op de fiets naar z'n werk in Dronten gaan.)

### **2.5 Alternatieven**

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die zijn ondergebracht in de rubriek alternatieven en varianten. In deze paragraaf zijn tevens de door insprekers ingediende nieuwe alternatieven en varianten weergegeven. De kruising met de IJssel in Kampen en Hattem, alsmede de kruising met de Randmeren komen in deze paragraaf afzonderlijk aan de orde.

#### **2.5.1 Studiegebied**

20. *Er dient ook onderzoek gedaan te worden naar de milieu-effecten op overige delen van het spoorwegnet als gevolg van toename van het treinverkeer door de Hanzelijn.*  
In het kader van de Trajectstudie/m.e.r. voor de Hanzelijn zal ook elders op het spoorwegnet onderzoek gedaan worden naar de effecten van bijvoorbeeld toename van het geluid.

21. *Inspreker vindt dat aangegeven moet worden dat het tracé van de Hanzelijn loopt tot en met het station in Zwolle en of er in Zwolle voldoende opstelcapaciteit is.*

Voor wat betreft de studie naar de effecten loopt de Hanzelijn tot en met het station Zwolle. De noodzaak tot verdubbeling van de sporen tussen Hattem en Zwolle is nog niet aangetoond. De capaciteit van het emplacement Zwolle inclusief de opstelcapaciteit zal in de Trajectstudie/m.e.r. aan de orde komen.

#### **2.5.2 Nulplus-alternatief**

22. *Verzocht wordt om bij de verkenning van de nulplusvariant uit te gaan van de meest recente gegevens en niet alleen op basis van de uit 1991 daterende Projectnota/MER.*

De MER-rapportage uit 1991 zal zeker geactualiseerd worden.

23. *De Hanzelijn zal de dienstregeling op de Veluwelijn en Gooilijn ontlasten en daardoor kan de kwaliteit verhoogd worden. Aanpassingen op beide lijnen kunnen dan achterwege blijven.*

Door de aanleg van de Hanzelijn zal de Gooi- en Veluwelijn inderdaad ontlast worden. De consequenties voor eventuele infrastructuur-uitbreiding zullen onderzocht worden in de Trajectnota/MER.

24. *De boog bij Harderwijk heeft een boogstraal van ongeveer 1000 meter. In het SVV-2 staat vervanging van deze boog voor een boog met een grotere straal tegen zeer hoge kosten. In de Startnotitie staan alternatieven die een boogstraal hebben van 1000 meter. Dit is niet goed te begrijpen.*

De zogenaamde boog bij Harderwijk is opgenomen in het 0+-alternatief. Hiernaar zal in de Trajectstudie/m.e.r. uitvoerig onderzoek gedaan worden. De 1000 meter bogen in de Hanzelijn-tracés zijn gerelateerd aan nabij gelegen stations en het stoppen/vertrekken aldaar.

25. *Aan de Veluwelijn dient tussen Ermelo en Harderwijk de halte 'Drielanden' te worden opgenomen.*

De eventuele ontwikkeling van een station "Drielanden" valt buiten de Trajectstudie/m.e.r. Hanzelijn.

#### **2.5.3 Alternatief A/C**

26. *Een verdiepte ligging van tracé A dient niet onmogelijk te worden gemaakt. Dit ten behoeve van de complementaire railontsluiting en de inpassing van het banenstelsel van de kansrijke luchthavenlocatie 'Swift-Airport', dat in het gebied van tracé A ligt.*

Een (grote) luchthaven tussen Lelystad en Swifterbant komt niet voor in de bekende studies. Om die reden is anticiperen daarop geen optie die in het kader van de Hanzelijn tot een alternatief leidt.

27. *Insprekers zijn al dan niet voorstander van tracé-alternatief A of C.*

Beide tracé-alternatieven worden in de studie betrokken. In de Trajectnota/MER zullen alle voor- en nadelen op een rij gezet worden.



#### 2.5.4 Alternatief D

28. *Insprekers zijn al dan niet voorstander van een tunnelvariant onder Kampen.*  
In de verkenningsfase is de haalbaarheid van een tunnel onder het historische stadshart van Kampen en ook onder IJsselmuiden onderzocht. Hierbij zijn enkele subtracés van D2 nader onderzocht. Uit het onderzoek bleek dat het ondergrondse tracé bijna geheel onder verkeerswegen is aan te leggen, zodat minimaal onder bebouwing hoeft te worden geboord. Als het gaat om boren in relatief slappe grond, wordt momenteel en in de komende jaren ervaring opgedaan met vergelijkbare projecten (o.a. Botlektunnel en de 2e Heinenoord-tunnel). Ten aanzien van de boortunnel zal een risico-analyse onderdeel vormen van de Trajectnota/MER.

Aan de noordoost zijde van de IJssel liggen belangrijke natuurgebieden in geval van variant D1 (de Pijper/Seveningen en rondom het Ganzediep), zodat verwacht mag worden dat de vraag om de tunnel onder de IJssel door te zetten tot voorbij deze gebieden, dringend zal zijn.

29. *Hebben de tracés door de Middeleeuwse binnenstad van Kampen alleen theoretische waarde?*  
Nee, alle tracé-alternatieven die in de Startnotitie staan, worden vooralsnog haalbaar geacht, zij het dat er t.a.v. inpassingsproblematiek al grote verschillen zijn onderkend.

#### 2.5.5 Alternatief D/F

30. *Inspreker onderschrijft het streven naar bundeling met bestaande infrastructuur, echter niet met de bestaande spoorlijn Zwolle-Kampen.*  
Bundeling met de diesellijn moet gezien worden als verdubbeling en elektrificatie.
31. *Moet de nieuwbouw locatie Oosterholt-Zuid te IJsselmuiden niet op de Hanzelijn-kaart worden vermeld vanwege de mogelijke effecten van tracé D en F?*  
Ja, het plan zal op de Hanzelijnkaart worden gezet en de mogelijke effecten worden meegenomen in de Trajectstudie/m.e.r.

#### 2.5.6 Alternatief E/G

32. *Een uitgangspunt voor de aanleg van een nieuwe spoorlijn is het zoveel mogelijk bundelen met bestaande en geplande infrastructuur (autosnelwegen, spoorlijnen). In de Trajectstudie/m.e.r. zal zoveel mogelijk rekening mee gehouden worden, tenzij de doelstellingen (bijvoorbeeld de reistijd) in gevaar komen.*

#### 2.5.7 Alternatief F/G

33. *Bezwaar wordt aangetekend tegen de tracé-varianten F en G vanwege de ernstige verstoring in het gebied rond de Randmerenkruising (broedvogels, maar ook het rustieke buurtschap Noordeinde).*  
Ieder tracé heeft voor- en nadelen die in de komende Trajectstudie/m.e.r. integraal, d.w.z. vervoerskundig, effecten op de mens en op de natuur, en ook ten aanzien van de kosten, worden onderzocht en vergeleken. De aangedragen informatie zal worden meegenomen in deze studie.



#### 2.5.8 Hoog-/laagvarianten

34. *Gepleit wordt voor, daar waar van maaiveld moet worden afgeweken, ook verdiept te onderzoeken.*

De nieuwe spoorbaan wordt in principe gesitueerd op maaiveldhoogte en zal ongelijkvloerse kruisingen hebben met wegen en waterwegen. Daar waar problemen ontstaan zal tevens onderzoek gedaan worden naar een tunnelvariant.

#### 2.5.9 Kruising Randmeren

35. *Een verhoogde kruising van de Randmeren heeft grote gevolgen voor landschap, ecologie en recreatieve- en toeristische scheepvaart. Er wordt op aangedrongen te kiezen voor ondertunneling.*

Zowel een brug als een tunnelvariant zullen gelijkwaardig bestudeerd worden en op hun merites beoordeeld worden.

36. *De kruising van het Vossemeer en Drontermeer (met een vrije doorvaarthoogte van 29 meter) zou het best zo dicht mogelijk bij de Roggebotsluis gesitueerd kunnen worden. De bedieningstijden dienen overeen te komen met de verkeersbrug over de Roggebotsluis.*

De exacte plaatsbepaling zal onderzocht worden tijdens de Trajectstudie/m.e.r.

#### 2.5.10 Kruising IJssel bij Hattem (incl. Geldersedijk)

37. *In de Trajectstudie/m.e.r. dient uitgebreid onderzoek te worden verricht naar een IJsselkruising met een nieuwe brug en een IJsselkruising met een tunnel. Ook de uitbreiding van de railinfrastructuur op die plek dient bestudeerd te worden.*

Drie aspecten voor de IJsselbrug bij Hattem zijn van belang:

##### Technische staat

De technische staat van deze brug uit 1936 is goed. De verwachting is dat deze brug nog zeker zo'n veertig jaar goed kan blijven functioneren.

##### Doorvaarthoogte

Voor alle nieuwe bruggen, die over de IJssel aangelegd zijn, is de zogenaamde Rijnvaarthoogte of Mannheim-norm het uitgangspunt. In de praktijk betekent dat, dat een nieuwe brug een doorvaarthoogte van circa 13 meter boven NAP moet kunnen bieden. Bij gelijke hoogteligging van het spoor en een grotere hefhoogte kan ook aan deze norm voldaan worden.

##### Capaciteit

Het capaciteitsaspect is bij elke brug van belang. Dat betekent: hoeveel treinen kunnen er overheen en hoeveel hoge schepen kunnen er onderdoor. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de huidige spoorbrug ook bij aanleg van het E- of G tracé-alternatief van de Hanzelijn géén belemmering voor het spoor- en scheepvaartverkeer zal opleveren. Tijdens de Trajectstudie/m.e.r. wordt dit nauwkeurig onderzocht.

38. *Verzocht wordt voor de kruising met de IJssel ook een verdiepte variant te onderzoeken.*

In de tracé-alternatieven D, E, F en G wordt de IJssel in principe hoog gekruist. Alleen in de D2-variant is een tunnel voorgesteld. Vooralsnog lijken genoemde alternatieven haalbaar.

39. *Insprekers verzoeken de overweg Geldersedijk te vervangen door een ongelijkvloerse kruising. De Hanzelijn is een nieuwe spoorlijn tussen Leivstad en Zwolle. Eén van de uitgangspunten is, dat een nieuwe spoorlijn alleen ongelijkvloerse kruisingen kent. Voor de bestaande spoorlijn geldt, dat de mogelijkheden zullen worden onderzocht om de overwegen, zoals de Geldersedijk op te heffen, d.w.z. deze kruisingen ongelijkvloers te maken.*
40. *Wanneer uit onderzoek blijkt dat de IJsselspoorbrug bij Hattem verbreed moet worden, dan wordt er voor gepleit de verbreding te laten plaatsvinden aan de zuidzijde, om het waardevolle natuurbeschermingsproject en weidevogelgebied aan de noordzijde van de brug te sparen. Het waardevolle natuurbeschermingsproject en weidevogelgebied aan de noordzijde van de brug (Engelse Werk) zal in ieder geval in beeld gebracht worden. Vervolgens zullen de effecten van de verschillende tracés worden bepaald, waarna aan de orde zal zijn of er mitigerende danwel compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.*

#### **2.5.11 Kruising IJssel bij Kampen**

41. *In de Trajectstudie/m.e.r. dient ook onderzoek te worden verricht naar een tunnelvariant onder de IJssel bij Kampen. Uitgangspunt is, dat een nieuwe spoorbaan wegen en waterwegen ongelijkvloers hoog zal kruisen. In het geval van de kruising met de IJssel bij Kampen zal de Hanzelijn dus over de IJssel gaan.*

#### **2.5.12 Nieuw ingediende tracé-alternatieven/varianten**

42. *Inspreker brengt drie afzonderlijke tracéalternatieven in. In een nagezonden brief (3-2-1997) stelt de inspreker een combinatie voor van eerder ingediende alternatieven. Het eerste voorstel impliceert het verleggen van de Veluwelijn tussen Wezep en Berkumerbroek (lengte ca. 25 km) langs de A28. Veronderstelling hierbij is, dat intensiever gebruik van de IJsselspoorbrug door de omgeving als problematisch wordt beschouwd. De intakkingsboog van de Hanzelijn varianten E en G op de (verlegde) Veluwelijn, zal met dit voorstel in noordelijke richting verplaatsen en daardoor minder hinder veroorzaken voor Hattemerbroek en Hattem. Daarbij wordt in het voorstel de bestaande spoorlijn tussen Wezep en Zwolle opgeheven en de NS-werkplaats (NS Materieel) bij Zwolle verplaatst naar Berkumerbroek aan de spoorlijn Zwolle-Meppel. Het tweede voorstel is gelijk aan het eerste voorstel met dien verstande dat de verlegging van de veluwelijn 'later' begint, nl. ná de kruising van de A50 en de spoorlijn. Beide voorstellen zijn uit vervoerskundig oogpunt niet acceptabel en bovendien een zeer dure oplossing. Beide tracéalternatieven zullen niet verder onderzocht worden.*
- Het derde voorstel van inspreker is gelijk aan het eerste voorstel, doch de verlegging van de Veluwelijn stopt 'eerder', nl. ter hoogte van de IJsselhal in Zwolle. De voordelen van bundeling met de A28 wegen niet op tegen de inpassingsproblemen in Zwolle (Veerallee). Dit alternatief zal niet verder onderzocht worden.*

*Het vierde voorstel betreft een combinatie van voorstel 1 en 3. Dat wil zeggen dat zowel de verlegging van de spoorlijn tussen Wezep en Berkumerbroek wordt uitgevoerd, als de boogverbinding tussen de verlegde spoorlijn en het huidige station Zwolle wordt aangelegd. Daarmee zijn uitsluitend in vervoerskundig opzicht voordelen te behalen, terwijl op basis van kosten en andere aspecten nadelen ontstaan.*

Onderzoek wijst uit, dat er tegenover de zeer hoge kosten geen grote voordelen ten opzichte van de tracés uit de Startnotitie zijn. Dit tracéalternatief zal niet verder onderzocht worden.

Voor inzage in de beoordeling van bovengenoemde voorstellen wordt verwezen naar de 'Inspraak-tracéselectienota Hanzelijn' van april 1997.

43. *Het voorstel beoogt optimalisatie van de tracés E en G1 ter plaatse van het bedrijventerrein Netelhorst, door de boog naar het noorden te verleggen.*  
Deze variant zal als subvariant van G1 (G1b) betrokken worden in de Trajectstudie/m.e.r.  
Voor inzage in de beoordeling van dit voorstel wordt verwezen naar de 'Inspraak-tracéselectienota Hanzelijn' van april 1997
44. *Inspreker dient tracévariant D3 in, welke te beschouwen is als een verschuiving op variant D1-op maaiveld ten noorden van Kampen. De bundeling met de Hanzeweg en Flevoweg en vervolgens met de Oranjesingel in kampen is consequenter dan bij tracévariant D1.*  
Onderzoek leert, dat deze variant grotere inpassingsproblemen binnen de bebouwing van Kampen veroorzaakt dan variant D1. Het voorstel zal niet opgenomen worden in de Trajectstudie/m.e.r. Tevens ontstaat bij deze variant een lage doorrijdsnelheid en er staan weinig voordelen (slechts de haakse kruising met de IJssel) tegenover.  
De beoordeling welke geleid heeft tot het niet opnemen in de Trajectstudie/m.e.r. is uitgebreid weergegeven in de 'Inspraak-tracéselectienota Hanzelijn' van april 1997.
45. *Het voorstel van inspreker is een combinatie van de tracévarianten E, F en G.*  
*In relatie tot de initiële doelstelling van de Hanzelijn worden de IC-treinen buiten Kampen om geleid (variant E). De ontsluiting van Kampen en Zwolle-Stadshagen kan geschieden d.m.v. een Lightrail-verbinding. Deze maakt tot Kampen gebruik van de 'zware' rail, maar gaat in Kampen zelf via de Europa-allee. De inpassing in het stedelijk gebied kan daardoor aanzienlijk eenvoudiger en goedkoper.*  
Het voorstel omvat geen fundamenteel nieuw tracé. Ten aanzien van Lightrail-aftakkingen zal in de Trajectnota/MER hieraan aandacht worden besteed.
46. *Inspreker geeft in overweging om de bestaande boog van de Flevolijn naar het opstelterrein naar buiten toe ruimer te maken, d.w.z. over het huidige Visvijverterrein (aan de noordzijde van de Houtribweg) waarbij geen enkel bestaand bedrijf getroffen wordt.*  
Het voorstel wordt in de vervolgstudie meegenomen als variant van tracé A; het oorspronkelijke tracé wordt A1, het voorstel van inspreker A2.
47. *Vanuit de veronderstelling van inspreker, dat de huidige locatie van het station Kampen ene zeer goede is, wordt in het onderhavige voorstel deze locatie aangehouden en een tracé gezocht dat toch bovengronds kan worden gerealiseerd. Het is in die zin te zien als een variant op tracévariant D1, zoals genoemd bij vraag 22.*  
Onderzoek leert dat de uitvoeringswijze van bovengenoemd voorstel conflicteert met de beheerseisen voor de IJssel. Derhalve zal dit voorstel niet opgenomen worden in de Trajectstudie/m.e.r.  
Voor een uitgebreid overzicht van het onderzoek wordt verwezen naar de 'Inspraak-tracéselectienota Hanzelijn' van april 1997.

48. *Insprekers stellen voor om naast de huidige Flevolijn vanaf de Hollandse brug over het IJmeer/Gooimeer een nieuw tracé voor de Flevolijn aan te leggen dat beter geschikt is voor snelle intercitytreinen dan het huidige tracé. Het nieuwe tracé zou dan gebundeld kunnen worden met de A6 die niet door bebouwd gebied in de Flevopolder gaat. Dit nieuwe tracé (te benoemen als A6-tracé) is mede ingegeven vanuit de veronderstelling, dat een deel van de Flevolijn viersporig zou moeten worden.*

Het voorstel zal niet opgenomen worden in de Trajectstudie/m.e.r., omdat het voorstel buiten het kader en de doelstelling van de Hanzelijn valt, een slechte vervoerwaarde heeft en bovendien een zeer hoge extra investering vergt. Bovendien staat het niet in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2).

49. *Inspreker stelt de volgende alternatieven voor:*

1. *het rechte trekken van het tracé tussen de Zwolse Tocht en de A50*
2. *het verschuiven van tracévariant G1 in noordelijke richting bij Hattemerbroek*

Het eerste voorstel zal in de Trajectstudie/m.e.r. meegenomen worden als tracévariant G5, omdat er mogelijke voordelen kunnen zijn t.o.v. de andere tracévarianten van G.

Het tweede voorstel wordt als subvariant van G1 opgenomen in de Trajectstudie/m.e.r. De oorspronkelijke variant G1 wordt G1a, deze variant G1b.

## **2.6 Te onderzoeken milieu-effecten**

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die gesteld zijn ten aanzien van de Milieu-effecten. In deze rubriek zijn reacties opgenomen die zijn verdeeld over 5 categorieën.

### **2.6.1 Geluid en trillingen**

50. *Insprekers vragen bijzondere aandacht voor geluids- en trillingsonderzoek in zowel woon- gebieden als in het landelijk gebied en binnen de recreatieve gebieden.*

Het geluidsonderzoek zal zich onder meer richten op de vraag hoe groot de geluidbelasting van de verschillende alternatieven is op geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en op stille gebieden. Het onderzoek moet aangeven waar de geluidbelasting zal toenemen. Dit wordt uitgedrukt in aantallen geluidgehinderden bij bepaalde geluidsniveau.

Voor bestaand en voor nieuw aan te leggen spoorbanen gelden een normering en procedure, die zijn beschreven in het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS).

Aangezien de Hanzelijn in 2007 in bedrijf gaat, zal tijdens de studie reeds rekening gehouden worden met de strengere eisen die met ingang van het jaar 2000 gesteld gaan worden aan geluid en trillingen.

Tevens zal nagegaan worden of er sprake zal zijn van trillingshinder en met welke maatregelen deze eventueel bestreden kunnen worden.

51. *Bij de keuze van de E-variant wordt gepleit voor een ondergronds station aan de Europa-allee om geluidsoverlast en verkeersproblemen door de vele kruisingen te voorkomen.*

Bij de F-variant zal eerst de oplossing van een brug op gelijke hoogte als de huidige verkeersbrug onderzocht worden. (ook voor de op- en afritten, zoveel mogelijk dezelfde hoogte).

#### 2.6.2 Bodem en water

52. *Omdat in de Startnotitie niet ingegaan wordt op de waterinfrastructuur en er twee waterwegen worden gekruist, wordt verzocht dit onderdeel op te nemen in de studie.*  
In hoofdstuk 8, paragraaf 8.1 wordt nader ingegaan op doorvaarthoogten van de kruising met waterinfrastructuur. De kruising met waterinfrastructuur wordt terdege in de studie betrokken. De dimensionering van de kruisingen wordt in overleg met de waterbeheerder bepaald.
53. *Aandacht wordt gevraagd voor het grondwaterbeschermingsgebied 'het Engelse Werk' in Zwolle.*  
Het aspect grondwater beschermingsgebied zal worden meegenomen in de Trajectstudie/m.e.r. (onderdeel bodem en water), in het bijzonder het gebied van het Engelse Werk.
54. *Er dient bijzonder aandacht geschonken te worden aan de archeologisch waardevolle gebieden of objecten in het gebied van de Hanzelijn.*  
De effecten op de archeologische waarden is een van de beoordelingscriteria voor de verschillende tracé-alternatieven. In de Trajectstudie/m.e.r. zal hier nader op ingegaan worden. De methodiek zal nog ontwikkeld worden en te zijner tijd zullen we met direct betrokken overleg plegen.

#### 2.6.3 Natuur en landschap

55. *Er dient nadrukkelijk aandacht besteed te worden aan waardevolle gebieden voor weidevogels en ganzen en aangegeven dient te worden wat er gecompenseerd moet worden en waar deze compensatie gestalte kan krijgen.*  
De effecten van de aanleg en exploitatie van de Hanzelijn op natuurgebieden zal met nadruk bestudeerd worden. Daar waar schade toegebracht wordt, zal getracht worden dit op te lossen met mitigerende- of compenserende maatregelen.
56. *Op de 'Aspectkaart ecologische waarden' ontbreekt de ecologische verbindingszone vanaf Oostendorp via de gemeenten Oldebroek en Hattem tot aan de IJssel, alsmede het natuurgebied 't Zand A72' en enkele landschappelijke en/of cultuurhistorische objecten.*  
In het vervoltraject zullen de ontbrekende gegevens opgenomen worden. De nu volgende Trajectstudie/m.e.r. gaat dieper in op de ecologische waarden dan de verkenning die gedaan is voorafgaand aan de Startnotitie.
57. *In de Trajectstudie/m.e.r. dient aandacht geschonken te worden aan het doorsnijden van ecologische verbindingszones, versnippering, visuele hinder en aantasting van het landschap.*  
Bij de aanleg van een nieuwe spoorlijn zal in de Trajectstudie/m.e.r. uitgebreid onderzocht worden wat de effecten zullen zijn als gevolg van versnippering en verandering van het landschapsbeeld.



#### 2.6.4 Landbouw

58. *Bij het vaststellen van de effecten voor de landbouw, dient ook de ontwikkeling van de biologische- en ecologische landbouw bijzondere aandacht te krijgen.*  
Bij de tracé-inpassing zal de biologische- en ecologische landbouw bijzondere aandacht krijgen. Gekeken zal worden naar mitigatie en compensatie. Te zijner tijd zal contact opgenomen worden met de inmiddels bij ons bekende bedrijven en organisaties binnen het studiegebied van de Hanzelijn.
59. *De aanleg van de Hanzelijn heeft nadelige invloed op bedrijfsvoering in het studiegebied, niet alleen qua doorkruising van gronden doch ook qua bereikbaarheid.*  
Onderzocht zal worden wat de effecten zijn van doorsnijding van landbouwkavels en de effecten op de bedrijfsvoering en de ontsluiting van deze bedrijven bij alle tracé-alternatieven. Ook wordt onderzocht wat de invloed kan zijn van eventuele mitigerende en compenserende maatregelen op de landbouw.  
Bij de verwerving van gronden zullen alle schadeaspecten bij de vaststelling van de totale schadeloosstelling worden betrokken.  
Indien partijen het niet eens worden zal via onteigening tot verwerving worden overgegaan.  
De rechter bepaalt dan de hoogte van de schadeloosstelling.  
Ingeval er geen sprake is van verwerving, doch alleen nadeel van het feit dat de spoorlijn er komt (wijziging bestemmingen), dan is een beroep op planschadevergoeding (artikel 49 WRO) mogelijk. Ingeval van nadeel als gevolg van uitvoerende activiteiten ligt een beroep op de nadeelcompensatieregeling voor de hand.

#### 2.6.5 Woon- en leefmilieu

60. *Voorkomen moet worden dat woon- en bedrijfsgebieden worden geïsoleerd door het aanleggen van infrastructuur.*  
Voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase zullen de effecten op het woon- en leefmilieu tijdens de Trajectstudie/m.e.r. worden onderzocht. Het gaat daarbij om belevingseffecten van bijvoorbeeld geluid, trilling, veiligheid, visuele hinder en landschappelijke kwaliteit. Daarnaast komen specifieke aspecten aan bod, zoals materiële en sociale oriëntatie, bereikbaarheid, barrièrewerking en sociale veiligheid.
61. *De tracés E en G door de gemeenten Oldebroek en Kampen hebben een nadelig effect op het woon- en leefklimaat en op natuur, milieu en landschap. Alternatieven D en F hebben veel meer voordelen.*  
Al de genoemde effecten zullen worden beschreven in de Trajectnota/MER.
62. *De belangen van burgers dienen te prevaleren boven de veronderstelde economische belangen.*  
De politiek zal uiteindelijk de keuze maken. De initiatiefnemer tot de studie naar de Hanzelijn geeft alleen de effecten aan, maar weegt niet.

#### 2.7 Te onderzoeken overige effecten

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die gesteld zijn ten aanzien van de overige effecten. In deze rubriek zijn reacties opgenomen die zijn verdeeld over 9 categorieën.



#### 2.7.1 Regionale economie

63. *Verbreding van de economische effecten niet beperken tot de regionale effecten.*  
De economische ontwikkeling van de provincie Flevoland en van het noordoosten van het land is een van de doelstellingen van de Hanzelijn. In nauw overleg met de betrokken provincies en gemeenten zal onderzocht worden welke kansen de verschillende alternatieven bieden voor de ontwikkeling van de regionale economie. Bepaalde ontwikkelingen kunnen ook bijdragen aan het rendement en nut van de verschillende alternatieven.

#### 2.7.2 Lokaal en regionaal vervoer

64. *Er dient in de studie aandacht geschonken te worden aan de lokale verkeersnetwerken, zoals busvervoer, fietsnetwerken c.a.*  
Tijdens de Trajectstudie/m.e.r. zal onderzocht worden welke effecten deze aanpassingen van de niet-railinfrastructuur zullen hebben op het lokale- en regionale verkeer en vervoer. Hierbij wordt onder meer gelet op de verkeersafwikkeling en de -veiligheid.
65. *De wijzigingen in het autogebruik en -bezetting als gevolg van de Hanzelijn dient in de Trajectnota/MER gekwantificeerd te worden, aangezien de Hanzelijn reizigers uit de auto haalt of autoreizigers genereert.*  
Het effect van de Hanzelijn op het vervoer per auto staat beschreven in paragraaf 5.4 van de Vervoerwaardestudie. In deze paragraaf wordt uitgelegd waarom uitspraken op een hoger detailniveau niet mogelijk zijn.
66. *In het onderzoek betrekken wat de gevolgen van de Hanzelijn zijn voor de verbindingen vanuit Twente met de Randstad.*  
Afhankelijk van bediening en snelheid kan de verbinding vanuit Amsterdam naar Twente via de Hanzelijn iets sneller zijn dan via Amersfoort - Deventer. Een reis via de Hanzelijn gaat zonder elektrificatie van het baanvak Zwolle - Wierden altijd gepaard met een overstap, terwijl de route via Amersfoort - Deventer rechtstreeks is. Of de route via de Hanzelijn daadwerkelijk sneller is, is afhankelijk van de aansluiting die in Zwolle geboden wordt.  
Bij een minimaal verschil in reistijd tussen twee routes heeft een rechtstreekse route bij treinreizigers over het algemeen de voorkeur.

#### 2.7.3 Recreatie

67. *Gevraagd wordt de belangen van recreatie en toerisme gelijkwaardig te behandelen als bijvoorbeeld natuur en landschap, landbouw en woon- en leefmilieu.*  
Recreatie en toerisme zal als afzonderlijk effect worden onderzocht en in beeld gebracht. In de Trajectstudie/m.e.r. zal geen weging plaatsvinden ten opzichte van de andere genoemde aspecten/criteria. Dit vergt een hoge zorgvuldigheid bij het maken van de beoordelingscriteria.

#### 2.7.4 Reistijd

68. *Insprekers willen meer duidelijkheid over de snelheden, die gaan gelden op de Hanzelijn.*  
Zoals staat aangegeven in de Startnotitie wordt voor de Hanzelijn uitgegaan van een maximum snelheid van 200 km/uur.

69. *Komend vanuit Groningen of Leeuwarden en je wilt naar Amsterdam, is de totale reistijd wel zoveel korter als je in Zwolle moet overstappen?*

In de Vervoerwaarde worden aannamen gedaan binnen een model. De toekomstige vervoerder bepaalt in overleg met het capaciteitsmanagement (Railned) de mogelijke dienstregeling. Een doorgaande verbinding Groningen-Amsterdam via de Hanzelijn is een van de aannamen.

70. *Inspreker geeft aan dat de tijdwinst van de Hanzelijn ontbreekt en niet duidelijk is.*

In de Trajectstudie/m.e.r. zal per tracé de tijdwinst worden onderzocht.

#### **2.7.5 Gebruikswaarde**

71. *Er dient een variant in ogenschouw te worden genomen waarbij IC's zowel in Lelystad als Almere CS stoppen. Daarnaast dient er een variant uitgewerkt te worden waarin IC's alleen in Lelystad stoppen en niet in Almere. Worden Lelystad en Harderwijk een IC of IR-station?*

Bij de capaciteitsberekeningen en de functionele definiëring van de Hanzelijn (inclusief stations en emplacementen), zal in de Trajectstudie/m.e.r. aandacht worden besteed aan de dimensionering van de stations Almere en Lelystad.

De aannamen uit de Vervoerwaardestudie zijn daarbij richtlijn. Daarbij zal ook de toekomstvastheid van de dimensionering in beschouwing worden genomen.

De toekomstige vervoerder bepaalt, in overleg met het Capaciteitsmanagement (Railned), welke treinen in genoemde stations zullen gaan halteren.

72. *Aandacht wordt gevraagd voor een station in Kampen, een halte in Zwolle-Stadshagen en voor het voortbestaan van de bestaande diesellijn Zwolle-Kampen.*

In de Trajectstudie/m.e.r. zal aan diverse opties voor één of twee stations in Kampen/IJsselmuiden aandacht worden besteed. In die tracés waar dat aan de orde is (G-tracés) zou de huidige diesellijn met het huidige station Kampen gehandhaafd kunnen blijven.

De realisering van een halte in Zwolle-Stadshagen wordt eveneens in de genoemde studie betrokken.

73. *Gevraagd wordt naar de vervoerskundige effecten van de Hanzelijn op de Veluwelijn, met name in relatie tot prognoses uit het Regionaal Verkeer en Vervoerplan Noordwest Veluwe.*

De daling van het vervoer op de Veluwelijn wordt voor het grootste deel verklaard door substitutie tussen Veluwelijn en Hanzelijn. Het betreft daarmee lange afstands-reizigers die zonder Hanzelijn het hele traject Amersfoort - Zwolle van de Veluwelijn benutten.

Alleen voor reizigers van vóór Amersfoort tot tenminste Zwolle is de Hanzelijn een goed alternatief.

Een kleiner deel (zie tabel 11, blz.29 Vervoerwaardestudie) van de daling van het vervoer op de Veluwelijn wordt verklaard door wijzigingen in de bediening van de stations op de Veluwelijn.

Dit betreft zowel verbeteringen als verslechtingen. (Zie tekst blz. 28, 2e kolom). De daadwerkelijke bediening van de stations op de Veluwelijn ligt in handen van de vervoerders. De bediening van de stations op de Veluwelijn in de vervoerwaardestudie, is een aanname.

74. *Gevraagd wordt de mogelijkheid te onderzoeken van opstappunten ten noorden van Lelystad en Kampen, met name voor reizigers afkomstig uit de Noordoost-polder. Daarnaast wordt voorgesteld een halte te openen nabij het Observatorium Robert Morris.*  
 Vanuit vervoerkundig oogpunt zal een halte die alleen wordt geopend t.b.v. de NO-polder niet interessant zijn. Mede door de afstand tussen NO-polder en het beoogde station zal het aantal gebruikers van het station gering zijn.  
 Andere halten dan genoemd in de Startnotitie (zoals Dronten en Kampen) komen niet aan de orde.
75. *Er dient aandacht geschonken te worden aan de gevolgen van toename van het aantal treinen op de Flevolijn als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn.*  
 Bij de capaciteitsberekeningen en de functionele definiëring van de Hanzelijn worden de aansluitende baanvakken (en de relevante in ontwikkeling zijnde projecten) mede in beschouwing genomen
- 2.7.6 Verkeersveiligheid**
76. *In de Trajectstudie/m.e.r. dient voldoende aandacht te worden besteed aan de veiligheidsaspecten van de Hanzelijn. Er dient een afzonderlijke veiligheidsparagraaf opgenomen te worden en er dient zorggedragen te worden voor een rampenplan.*  
 Tijdens de Trajectstudie/m.e.r. zal gekeken worden naar alle veiligheidsaspecten op de Hanzelijn, doch ook op de andere delen van het spoorwegnet als gevolg van de aanleg van de Hanzelijn. Een en ander zal plaatsvinden door een te houden risico-analyse op basis van wettelijk vastgestelde normen. Relevante actoren zullen bij die studie betrokken worden.  
 Het opstellen van een rampenplan vindt plaats door provincies en gemeenten en de regionale brandweer..
- 2.7.7 Bouwtijd**
77. *Gevraagd wordt te onderzoeken of de Hanzelijn eerder dan 2007 in dienst gesteld kan worden en of er mogelijkheden zijn dat het gedeelte Lelystad-Dronten eerder wordt aangelegd dan het gedeelte Dronten-Zwolle.*  
 Uit een realistische planning, gebaseerd op vergelijkbare projecten, volgt een voorbereidingstijd in de periode 1997-2002. De uitvoering beslaat een periode van vijf jaar, waarmee de indienstelling uitkomt in 2007.  
 Procedureel omvat de Hanzelijn één tracé tussen Lelystad en Zwolle. Daaraan gekoppeld volgt ook één Tracébesluit. Nadat het Tracébesluit genomen is en de financiële middelen geregeld kan de uitvoering starten.
- Als de bouw op het Nieuwe Land sneller verloopt dan op het Oude Land, is het niet onmogelijk dat het gedeelte Lelystad-Dronten eerder in dienst genomen kan worden dan het gedeelte Dronten-Zwolle.
- 2.7.8 Bouwkosten**
78. *Gevraagd wordt zoveel mogelijk gebruik te maken van de Europese Subsidiegelden die tot het jaar 2000 voor Flevoland beschikbaar zijn.*  
 De Regionaal Economische Effectenstudie kan onderdeel zijn van de Trajectstudie/m.e.r. De vraag is of deze studie mogelijk is binnen de EU-voorwaarden.

79. *Is bij de kostenschattingen van de Hanzelijn rekening gehouden met gecombineerde uitvoering en aanbesteding met de doortrekking van de A50 (m.n. de gecombineerde kunstwerken bij de kruising van de IJssel)?*

Hiermee is geen rekening gehouden.

a) omdat de uitvoering van beide projecten niet in hetzelfde jaar zal starten.

b) omdat het bij de Hanzelijn slechts in bepaalde alternatieven aan de orde is.

80. *In de Trajectstudie/m.e.r. dienen de nadere gegevens over de kosten en de baten van de aanleg van de Hanzelijn te worden opgenomen.*

Dat gebeurt ook.

#### **2.7.9 Algemeen**

81. *Inspreker wil graag als aanvulling in de Trajectnota/MER zien de relatie tussen A50/N50 (gedeelte Niersallee-Rampspol) met de Hanzelijn, inclusief de cumulatieve effecten.*

Het aan te leggen deel van de A50 zal in de beschouwing worden meegenomen.

82. *In de m.e.r. dient 'Toekomstwaarde' als integraal af te wegen criteria meegenomen te worden.*

De toekomstwaarde wordt onderzocht t.a.v. de aansluiting van de Zuiderzeelijn met een snelheid van V-max. 300 km/uur.

83. *Inspreker vindt het belangrijk dat er in de MER Hanzelijn een relatie wordt gelegd met de mogelijke plaatsing van windmolens bij de spoorlijn.*

In het kader van de streekplanuitwerking Flevoland zijn een aantal potentiële locaties voor windmolens onderzocht, waaronder ook een locatie langs tracé A van de Hanzelijn.

Vanuit landschappelijke aspecten en rentabiliteit werd deze locatie echter als matig beoordeeld en is derhalve niet in (overigens nog niet vastgestelde) streekplanuitwerking aangewezen.

#### **2.8 Procedures**

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de vragen en antwoorden die gesteld zijn ten aanzien van de procedures rond het project Hanzelijn.

84. *Voorgesteld wordt om minder kansrijke tracé-alternatieven reeds tijdens de studiefase te laten vervallen, wanneer daarover overeenstemming bestaat.*

In het voortraject van de Startnotitie (de verkenningsfase) is volgens een globale, integrale beoordeling een aantal alternatieven geselecteerd uit een groter aantal theoretisch mogelijke alternatieven. Deze geselecteerde alternatieven worden allemaal als realistisch beschouwd. Het niet meenemen van een of meer van deze alternatieven brengt het gevaar met zich mee, dat in een later stadium van de Trajectstudie/m.e.r. alsnog aandacht daaraan moet worden geschonken. Dit kan juist een vertraging van de Trajectstudie/m.e.r. veroorzaken.

## 2.9 Diversen

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die niet direct onder een hoofdstuk-indeling van de Startnotitie konden worden ondergebracht. De reacties zijn verdeel over 4 categorieën.

### 2.9.1 Ingebracht voorstellen en ideeën

85. *Er wordt op aangedrongen om een computersimulatie voor kunstwerken te vervaardigen om een realistisch beeld te kunnen vormen van het door infrastructurele werken ingesloten Hattem en Hattemerbroek.*  
Ten aanzien van het gebruik van computersimulatie van kunstwerken om een realistisch beeld te kunnen volgen van het gebied Hattem/Hattemerbroek, zal NS Railinfrabeheer zorgen voor adequaat beeldmateriaal, dat een goede inschatting mogelijk maakt van de visuele verstoring door de tracés. Dit kan door middel van conventionele artist-impressions of met computer ondersteunende technieken.
86. *Kaartmateriaal in meer-kleurendruk is de suggestie.*  
Dit zal in de Trajectnota/MER zeker gebeuren.
87. *Een aantal aandachtspunten bij het vergelijken van de tracés op vervoerskundig gebied wordt gegeven door NS Reizigers (NSR)*

#### **tracévarianten**

De genoemde criteria en aandachtspunten zullen in de Trajectstudie/m.e.r. in beschouwing worden genomen. Daarbij zal niet het financiële resultaat van specifiek één (potentiële) vervoerder, i.c. NSR, de aandacht krijgen. Er wordt onafhankelijk van vervoerders gestudeerd.

#### **vervoerwaarde**

In een vervoerwaardestudie wordt altijd een prognose gedaan op basis van modellen. De randvoorwaarden daarvoor zijn aangegeven door de opdrachtgever DGV-CP. Het gaat i.c. de vervoerwaardestudie Hanzelijn dan zowel om de omgevings-scenario's als ook om de aanbodzijde binnen het kader van het Tweede Tactische Pakket.

Dronten behoort tot Flevo-Noord en Flevo-Zuid. De gebieden zijn gedefinieerd om het gebruik van de Hanzelijn beter in beeld te krijgen. Reizigers van/naar Dronten richting het zuiden zijn opgenomen bij Flevo-Noord, terwijl reizigers van/naar Dronten richting het noorden tot Flevo-Zuid zijn gerekend. Er is geen sprake van dubbeltellingen, omdat in tabel 6 van de vervoerwaardestudie steeds het aantal reizen tussen de zuidelijke kant van de Hanzelijn en de noordelijke kant is opgenomen. Dronten is het enige station dat zowel in Flevo-Noord als Zuid is opgenomen, zodat ook in het aantal reizen tussen deze gebieden geen dubbeltellingen voorkomen.

De reistijdversnelling op de Veluwelijn is gebaseerd op een boogafsnijding bij Harderwijk, conform destijds bestuurlijk overeengekomen tracévarianten.

Gewenst is dat NSR inzicht verschaft aan Railned over de gesuggereerde mogelijke reductie van de reistijd tussen Zwolle en Amersfoort van 15-20% op de Veluwelijn.

#### **rentabiliteitsberekeningen**

Dat NSR zich niet wil committeren aan de lijnvoeringen die in de diverse varianten van de vervoerwaardestudie zijn genoemd, is vanzelfsprekend.



Het staat potentiële vervoerders vrij om t.z.t. een productaanbod op/via de Hanzelijn, in overleg met het capaciteitsmanagement (Railned), aan de Rijksoverheid te doen.

Bij de verkenning naar de rentabiliteit is in de vervoerwaardestudie bewust geen rekening gehouden (zie bladzijde 34 van de studie) met de eventuele meerkosten van wijziging van spanningsoorten.

In de contacten tussen de Rijksoverheid, Railned en m.n. NSR en NS Cargo is namelijk, zoals bij NSR bekend, een discussie gaande over deze problematiek.

88. *Er dient in de vervolgstudie nader te worden ingegaan op de flexibiliteit van het spoorwegnet, wanneer de Hanzelijn intact op de Veluwelijn ter hoogte van het klaverblad Hattemerbroek.*  
Bij de capaciteitsberekeningen en de functionele definiëring van de Hanzelijn (inclusief stations en emplacementen), zal in de Trajectstudie/m.e.r. aandacht worden besteed aan de dimensionering van dit intakepunt.

#### **2.9.2 Gewenst overleg**

89. *Aanmelding van de inspreker als gesprekspartner.*  
Deze suggestie is welkom. Deelname aan het gesprek versterkt het openplanproces.
90. *De gemeenten Muiden, Almere, Elburg, Harderwijk dienen nauw betrokken te worden bij het overleg over de Hanzelijn.*  
De betrokken gemeenten zullen binnenkort benaderd worden.
91. *Afstemming wordt gevraagd met de beheerder van de Straalverbinding Kuinre - Nieuw Milligen, welke parallel aan de Hondweg (ca. 3 km ten oosten van Dronten in noord-zuid richting) op 13 à 14 meter boven NAP ligt.*  
Akkoord. Overleg volgt.
92. *Diverse insprekers willen opgenomen worden als belanghebbenden voor het vervolg van de procedure en de voortgang van het project.*  
Betrokkenen zijn inmiddels opgenomen in het relatiebestand voor de Hanzelijn.

#### **2.9.3 Zuiderzeelijn**

93. *Er wordt gevraagd aandacht te besteden aan een vergelijking tussen Hanzelijn en Zuiderzeelijn. Een tweede verbinding tussen de Randstad en het noorden van het land is dringend noodzakelijk. Hoe staat het met een eventuele bundeling met de Hanzelijn.*  
In 1993 is een haalbaarheidsstudie gedaan naar de vervoersrelatie tussen de Randstad en het noorden en noordoosten van Nederland. Een aantal opties zijn vergeleken op een breed scala van vervoerkundige-, capaciteits-, regionale economische, milieu, veiligheids- en financiële effecten. Conclusie was dat de Hanzelijn op financiële en vervoerkundige punten beter scoort dan de Zuiderzeelijn. De Zuiderzeelijn wordt echter niet onmogelijk gemaakt en is derhalve nog steeds opgenomen in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2).  
Het ontwerpen van de intakking van de Zuiderzeelijn op de Hanzelijn lijkt daarom nu voorbarig. Dit kan beter te zijner tijd bij een studie van de Zuiderzeelijn plaatsvinden op basis van de dan beschikbare kennis.



#### 2.9.4 Algemeen

94. *Inspreker geeft een schriftelijke steunbetuiging voor de aanleg van de Hanzelijn.  
Hiervan is kennisgenomen.*
95. *Inspreker verzoekt nader onderzoek te laten verrichten naar stoflast (incl. windtoename) van  
langsrijdende treinen.  
De situatie ter plaatse zal onderzocht worden tijdens de Trajectstudie/m.e.r.  
Mogelijkerwijs kan TNO of TU-Delft daarnaar onderzoek doen.*
96. *Een eigen kijk op openbaar vervoer voor zowel reizigers- als goederenverkeer en de  
bijbehorende infrastructuur.  
Hiervan is kennisgenomen.*
97. *Gevraagd wordt aandacht te schenken aan de locatie opstelterreinen in Zwolle en Lelystad ten  
behoefte van de afdeling Onderhoud en Service van NS-Materieel.  
De positie van genoemde bedrijven krijgt aandacht bij de capaciteitsberekeningen en  
functionele definiëring van de Hanzelijn incl. emplacement Zwolle in de Trajectstudie/m.e.r.*
98. *In de Trajectnota/MER het verband aangeven voor zowel personen- als het goederenvervoer  
m.b.t. de projecten HSL-Oost, de Noordoostelijke Verbinding en de Betuweroute, dit mede in  
het licht van de convenanten die met onze buurlanden gesloten zijn.  
Voor zover er een relevante relatie aanwezig is tussen de Hanzelijn enerzijds en de projecten  
HSL-Oost, de Noordoostelijke Verbinding en de Betuweroute anderzijds, zal deze in de  
Trajectnota/MER in beeld worden gebracht.*
99. *Bij het ontwerp van de Hanzelijn dient ervoor gezorgd te worden dat de railinfrastructuur  
dusdanig worden gemaakt, dat het mogelijk zal zijn veel treinen met ook nog verschillende  
eigenschappen ongehinderd kunnen rijden.  
De functionaliteit van de verschillende treinsoorten is bepalend voor de railinfrastructuur.*
100. *Voorgesteld wordt een niet-monetaire methode (zoals toegepast bij het  
'Oosterscheldeprobleem') toe te passen, om te komen tot een aanvaardbare en verantwoorde  
beoordeling van de verschillende alternatieven.  
Nagegaan zal worden of de multicriteria-analyse als niet-monetaire methode toegepast kan  
worden.*

### **3 Vervolg van de procedure**

#### **3.1 Algemeen**

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het vervolg van de procedure voor de Hanzelijn.

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

##### *Stap 1 Richtlijnen voor het Milieu-effectrapport (MER)*

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

##### *Stap 2 Trajectnota/MER*

De Trajectnota/MER voor de Hanzelijn 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 van het project 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 publiekelijke bekendmaking plaatsvinden.

De Trajectnota/MER wordt ter inzage gelegd en er worden informatiebijeenkomsten georganiseerd. Hierdoor is een ieder in de gelegenheid zich een mening te vormen over de inhoud van de Trajectnota/MER. 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 (OVI).

##### *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 Hanzelijn.

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

Provincies en gemeenten dienen vervolgens aan te geven of zij bereid zijn om de gekozen varianten 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 besluit is beroep mogelijk bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

# Bijlage 1 Overzichtslĳst namen van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummer

In deze bijlage kunnen insprekers achter hun naam vraag- en antwoordnummers vinden. De vraag- en antwoordnummers geven aan onder welke vraag de reactie(s) van de inspreker is/zijn ingedeeld. Via deze vraag- en antwoordnummers kan een inspreker het antwoord op zijn reactie vinden.

| Naam van de insprekers |                                                                       |              | Vraag- en antwoordnummers |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
|------------------------|-----------------------------------------------------------------------|--------------|---------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| 72.                    | Biewinga D.T. en Biewinga-Dagnelĳe H.C.                               | Lelystad     | 27                        | 60 | 77 |    |    |    |    |    |    |  |
| 80.                    | Bolt W.F.                                                             | Kampen       | 72                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 67.                    | Bouma J.T.                                                            | Heĳloo       | 27                        | 93 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 13.                    | Bruggen H. van                                                        | Noordeinde   | 33                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 58.                    | Bruins Slot J.H.W.                                                    | Kampen       | 28                        | 72 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 7.                     | Burgeler G.J. van                                                     | Dronten      | 27                        | 28 | 41 | 84 |    |    |    |    |    |  |
| 114.                   | Clerck Mts. De                                                        | Lelystad     | 27                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 111.                   | D66 afdeling Kampen en IJsselmuiden                                   | Kampen       | 12                        | 30 | 32 | 35 | 49 | 57 | 72 |    |    |  |
| 19.                    | Dekker J.L.                                                           | Noordeinde   | 33                        | 59 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 23.                    | Dekker Mts.                                                           | Noordeinde   | 59                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 42.                    | DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten<br>directie Gelderland     | Apeldoorn    | 91                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 6.                     | Dijk C. van                                                           | Kampen       | 79                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 88.                    | Dijkshoorn N.                                                         | Lelystad     | 16                        | 27 | 68 | 71 | 77 | 99 |    |    |    |  |
| 48.                    | Eĳkenduijn R.V.                                                       | Almere       | 20                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 59.                    | Elburger Watersportvereniging Admiraal van<br>Kinsbergen              | Elburg       | 35                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 9.                     | Faber-Veltkamp J.F.                                                   | Noordeinde   | 33                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 28.                    | Fikse A.W.                                                            | Noordeinde   | 33                        | 35 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 5.                     | Fries-Flevolandse Land- en Tuĳnbouworganisatie<br>(FLTO) afd. Dronten | Dronten      | 27                        | 59 | 64 | 92 |    |    |    |    |    |  |
| 39.                    | Gelderse Milieufederatie                                              | Arnhem       | 14                        | 28 | 37 | 38 | 55 | 72 |    |    |    |  |
| 32.                    | Gemeente Almere                                                       | Almere       | 20                        | 90 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 65.                    | Gemeente Dronten                                                      | Dronten      | 11                        | 34 | 35 | 77 |    |    |    |    |    |  |
| 70.                    | Gemeente Elburg                                                       | Elburg       | 35                        | 90 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 109.                   | Gemeente Harderwijk                                                   | Harderwijk   | 25                        | 35 | 71 | 90 |    |    |    |    |    |  |
| 52.                    | Gemeente Hattem                                                       | Hattem       | 11                        | 12 | 21 | 37 | 38 | 39 | 52 | 57 | 60 |  |
|                        |                                                                       |              | 68                        | 80 | 88 | 93 |    |    |    |    |    |  |
| 110.                   | Gemeente IJsselmuiden                                                 | IJsselmuiden | 12                        | 28 | 38 | 57 | 59 | 64 | 72 | 76 |    |  |
| 40.                    | Gemeente Kampen                                                       | Kampen       | 34                        | 35 | 41 |    |    |    |    |    |    |  |
| 16.                    | Gemeente Lelystad                                                     | Lelystad     | 27                        | 71 | 77 |    |    |    |    |    |    |  |
| 49.                    | Gemeente Oldebroek                                                    | Oldebroek    | 54                        | 56 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 50.                    | Gemeente Zwolle                                                       | Zwolle       | 65                        | 72 | 77 |    |    |    |    |    |    |  |
| 36.                    | Gewestelijke Land- en Tuĳnbouworganisatie<br>Zuid/Midden/Noord        | Deventer     | 32                        | 34 | 50 | 58 | 59 | 84 |    |    |    |  |
| 91.                    | Grondverzetbedrijf van Werven BV                                      | Oldebroek    | 59                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 55.                    | Gussinklo J.H.                                                        | Zwolle       | 44                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 61.                    | Haar K.                                                               | Kampen       | 28                        | 35 | 51 | 72 | 77 |    |    |    |    |  |
| 10.                    | Haffmans R.                                                           | Amsterdam    | 18                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 18.                    | Hartog-Pottjewĳd V. den                                               | Muiderberg   | 20                        | 90 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 45.                    | Hul H. van 't                                                         | Nunspeet     | 43                        |    |    |    |    |    |    |    |    |  |



|      |                                                                                                                                            |                |    |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|
| 66.  | IJvereniging Excelsior                                                                                                                     | Hattermerbroek | 50 | 53 | 67 | 95 |    |    |    |    |    |  |
| 108. | Intergemeentelijk Samenwerkingsverband Noordwest-Veluwe                                                                                    | Nunspeet       | 23 | 33 | 35 | 60 |    |    |    |    |    |  |
| 26.  | Jachtcenter Elburg BV                                                                                                                      | Elburg         | 35 | 59 | 67 |    |    |    |    |    |    |  |
| 77.  | Jachthaven Strand-Horst                                                                                                                    | Ermelo         | 35 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 113. | Jachthaven Wolderwijd Zeewolde                                                                                                             | Zeewolde       | 35 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 20.  | Jeurink N.                                                                                                                                 | Kampen         | 57 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 25.  | Kaandorp Holding BV                                                                                                                        | Kampen         | 35 | 59 | 67 |    |    |    |    |    |    |  |
| 21.  | Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Noord-Veluwe en Achterhoek                                                                       | Harderwijk     | 13 | 35 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 44.  | Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Flevoland                                                                                           | Lelystad       | 11 | 13 | 35 | 63 | 77 | 84 |    |    |    |  |
| 12.  | Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Noordelijk Overijssel                                                                               | Zwolle         | 12 | 13 | 72 | 77 |    |    |    |    |    |  |
| 87.  | Kips W. en J.                                                                                                                              | Lelystad       | 46 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 54.  | Koers Mts. K. en H.                                                                                                                        | Kamperveen     | 59 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 103. | Kok J.P.A.                                                                                                                                 | Steenwijk      | 12 | 21 | 26 | 35 | 98 |    |    |    |    |  |
| 98.  | Koninklijk Nederland Watersport Verbond (KNWV) werkgroep Oostelijk Randmeren-gebied                                                        | Harderwijk     | 35 | 37 | 41 |    |    |    |    |    |    |  |
| 97.  | Koninklijk Nederland Watersport Verbond (KNWV) werkgroep Zuidelijk Randmeren-gebied                                                        | Leusden        | 35 | 38 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 53.  | Koninklijke Nederlandse Toeristenbond ANWB                                                                                                 | Den Haag       | 3  | 12 | 22 | 34 | 35 | 37 | 41 | 50 | 52 |  |
|      |                                                                                                                                            |                | 55 | 57 | 60 | 64 | 65 | 68 | 72 | 74 | 75 |  |
|      |                                                                                                                                            |                | 82 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 99.  | Kreuger F. en Bruinsma H.                                                                                                                  | Almere         | 12 | 75 | 90 |    |    |    |    |    |    |  |
| 51.  | Landbouwniversiteit Wageningen, afdeling Gebouwen en Terreinen                                                                             | Wageningen     | 58 | 59 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 46.  | Landelijke Vereniging tot behoud van het Zeilend Bedrijfsvaartuig, regio Oost                                                              | Marknesse      | 35 | 36 | 37 | 38 | 41 |    |    |    |    |  |
| 37.  | Loedeman A. Jacht - en Interieur-betimmeringen                                                                                             | Elburg         | 35 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 24.  | Loeff B.H.A.                                                                                                                               | Hattem         | 42 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 115. | Maatschappij voor de Aanleg van de Zuiderzeespoorlijn                                                                                      | Haren          | 11 | 93 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 56.  | Midnet Groep NV                                                                                                                            | Amersfoort     | 21 | 45 | 64 |    |    |    |    |    |    |  |
| 86.  | Milieudefensie Kampen                                                                                                                      | Kampen         | 7  | 8  | 9  |    |    |    |    |    |    |  |
| 69.  | Milieufederatie Flevoland                                                                                                                  | Lelystad       | 20 | 27 | 64 | 83 | 90 |    |    |    |    |  |
| 17.  | Milieugroep Hattem                                                                                                                         | Hattem         | 37 | 38 | 39 | 40 | 50 | 55 | 56 | 57 | 58 |  |
|      |                                                                                                                                            |                | 59 | 85 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 90.  | Milieugroep Lelystad                                                                                                                       | Lelystad       | 60 | 74 |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 22.  | Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Dienst Landbouwkundig Onderzoek, Instituut voor Dierhouderij en Diergezondheid (ID-DLO) | Lelystad       | 60 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 29.  | Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Staatsbosbeheer Flevoland en Overijssel                                                 | Lelystad       | 35 | 50 | 52 | 75 | 86 |    |    |    |    |  |
| 107. | Nagelmaeker B.H.M.                                                                                                                         | Kampen         | 60 | 62 | 92 |    |    |    |    |    |    |  |
| 62.  | Natuur en Milieu Overijssel                                                                                                                | Zwolle         | 32 | 38 | 55 | 57 | 72 | 92 |    |    |    |  |
| 68.  | Nederlandse Toeristen Kampeer Club (NTKC)                                                                                                  | Utrecht        | 67 |    |    |    |    |    |    |    |    |  |
| 112. | Neessen P.H.J.M.                                                                                                                           | Lelystad       | 46 | 48 | 58 |    |    |    |    |    |    |  |
| 75.  | Nicolai J.                                                                                                                                 | Lelystad       | 1  | 4  | 23 | 24 | 68 | 72 |    |    |    |  |
| 95.  | NS Materieel; Directie Onderhoud en Service                                                                                                | Utrecht        | 92 | 97 |    |    |    |    |    |    |    |  |

|      |                                                             |                |    |    |    |    |    |    |     |    |    |
|------|-------------------------------------------------------------|----------------|----|----|----|----|----|----|-----|----|----|
| 41.  | NS Reizigers                                                | Utrecht        | 10 | 74 | 77 | 87 | 89 |    |     |    |    |
| 96.  | Nuesink H. en Gietema D.                                    | Hattermerbroek | 61 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 64.  | Oordt Mts.                                                  | Dronten        | 59 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 1.   | Palland L.                                                  | Kampen         | 31 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 15.  | Platform Verkeer en Vervoer Overijssel                      | Zwolle         | 11 | 13 | 72 | 77 | 84 |    |     |    |    |
| 104. | Pompe C.L.P.M.                                              | Overasselt     | 47 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 30.  | Priem P.                                                    | Dronten        | 27 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 33.  | Provincie Flevoland en provincie Overijssel                 | Lelystad       | 11 | 13 | 27 | 35 | 38 | 50 | 55  | 58 | 63 |
|      |                                                             |                | 72 | 76 | 77 | 84 | 93 |    |     |    |    |
| 34.  | Provincie Gelderland                                        | Arnhem         | 19 | 28 | 34 | 37 | 50 | 72 | 75  |    |    |
| 11.  | Recreatiegemeenschap Veluwe                                 | Apeldoorn      | 67 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 102. | RELIEF, Ontwerpburo voor Ruimtelijke Ordening               | Almere-Haven   | 26 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 35.  | Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB)     | Amersfoort     | 28 | 29 | 53 | 54 |    |    |     |    |    |
| 93.  | Rispens Mts., Koopman L. Plasschaert P.H.M. en Weesepoel J. | Swifterbant    | 27 | 59 |    |    |    |    |     |    |    |
| 31.  | Roseboom B.                                                 | Hattem         | 37 | 38 |    |    |    |    |     |    |    |
| 57.  | Samenwerkingsverband Noord-Nederland                        | Groningen      | 11 | 75 | 93 |    |    |    |     |    |    |
| 94.  | Sauna en zweminstituut Lelystad                             | Lelystad       | 27 | 50 | 92 |    |    |    |     |    |    |
| 71.  | Schakelaar B.                                               | Hattermerbroek | 12 | 15 | 20 | 37 | 43 | 60 | 69  |    |    |
| 73.  | Scholengemeenschap Pieter Zandt                             | Kampen         | 72 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 47.  | Sikkink R.W. en Teuling R.J. den                            | Oss            | 27 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 100. | Sluis K. van der                                            | Kamperveen     | 33 | 59 |    |    |    |    |     |    |    |
| 101. | Sluis Mts. H. van der                                       | Kamperveen     | 33 | 59 |    |    |    |    |     |    |    |
| 79.  | Stichting Bescherming Buitengebied Kampen e.o.              | Kampen         | 5  | 6  | 28 | 81 | 92 | 93 | 100 |    |    |
| 78.  | Stichting Biologische Landbouw Flevoland                    | Lelystad       | 27 | 92 |    |    |    |    |     |    |    |
| 106. | Stichting Fievo-landschap                                   | Lelystad       | 27 | 54 | 56 |    |    |    |     |    |    |
| 3.   | Stichting Lelystad Promotie                                 | Lelystad       | 27 | 77 |    |    |    |    |     |    |    |
| 92.  | Stichting tot Behoud van Elburgse Botters                   | Elburg         | 35 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 60.  | Stichting Waterrecreatie IJsselmeer en Randmeren            | Lelystad       | 35 | 37 | 38 | 41 | 67 |    |     |    |    |
| 105. | Suurmond G.B.                                               | Almere         | 48 | 75 |    |    |    |    |     |    |    |
| 81.  | Teule S. en Voerman R.H.                                    | Lelystad       | 27 | 58 |    |    |    |    |     |    |    |
| 38.  | Theologische Universiteit Kampen                            | Kampen         | 28 | 72 |    |    |    |    |     |    |    |
| 43.  | Turnhout E.A.M. van                                         | Dronten        | 59 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 76.  | Veen J. van der                                             | Delft          | 17 | 96 |    |    |    |    |     |    |    |
| 89.  | Venema H.                                                   | Hattem         | 60 | 63 | 70 | 93 |    |    |     |    |    |
| 4.   | Vereniging Bedrijfskring Lelystad                           | Lelystad       | 94 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 63.  | Vereniging Dorpsbelangen Hattermerbroek                     | Hattermerbroek | 35 | 37 | 50 | 55 | 60 |    |     |    |    |
| 74.  | Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER)               | Amersfoort     | 16 | 37 | 64 | 66 | 68 | 71 | 77  |    |    |
| 8.   | Vereniging Streekbelangen Kamperveen                        | Kamperveen     | 32 | 89 |    |    |    |    |     |    |    |
| 83.  | Vrede C.F.M. de                                             | Almere         | 50 | 75 | 76 |    |    |    |     |    |    |
| 2.   | Vrieling P.                                                 | Biddinghuizen  | 2  | 11 | 12 | 77 | 78 |    |     |    |    |
| 84.  | VVD, fractie Gemeenteraad Elburg                            | 't Harde       | 32 | 35 |    |    |    |    |     |    |    |
| 27.  | Waterleiding Maatschappij Overijssel NV                     | Zwolle         | 42 | 53 | 92 |    |    |    |     |    |    |
| 82.  | Watersportvereniging Ermelo                                 | Ermelo         | 35 |    |    |    |    |    |     |    |    |
| 14.  | Werkgeversvereniging Midden-Nederland (WVM)                 | Apeldoorn      | 11 | 12 | 72 | 77 | 84 |    |     |    |    |
| 85.  | Wolters W.J.                                                | 's-Heerenbroek | 27 | 59 |    |    |    |    |     |    |    |