



Milieueffectrapportage 1^e fase

Milieueffectrapportage
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
Goederenroute Oost-Nederland
Consultatienota Aanvulling MER 1^e fase



MER 1^e fase Goederenroute Oost-Nederland

‘Programma Hoogfrequent Spoorvervoer’
Consultatienota Aanvulling MER 1^e fase

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Consultatienota	4
1.2	Doorlopen proces PHS - Goederenroute Oost-Nederland	4
1.3	Leeswijzer	6
2	De consultatie naar aanleiding van de Aanvulling	7
2.1	Wie hebben gereageerd	7
2.2	Aard van de ingediende reacties	8
3	De bevindingen naar aanleiding van de consultatieronde	9
3.1	Algemene reacties op de Aanvulling	9
3.2	Bevindingen Deel A: Verduidelijking van effectvergelijking	10
3.3	Bevindingen Deel B: Externe veiligheid	13
3.4	Bevindingen Deel C: Aanvullend trillingsonderzoek	14
3.5	Bevindingen Deel D: Gevolgen landelijke correctie GPP's	15
3.6	Reacties op andere onderwerpen dan de Aanvulling	15
4	Samenvatting van de gehele inspraak	16
4.1	Reacties van omwonenden	16
4.2	Reacties van overheden	18
4.3	Reacties van spoorvervoer gerelateerde bedrijven	19

1

Inleiding

1.1

Consultatienota

Voor u ligt de Consultatienota die is opgesteld naar aanleiding van de reacties op de Aanvulling op het MER 1^e fase voor het project Goederenroute Oost-Nederland (PHS-GON). De Aanvulling op het MER 1^e fase heeft van 18 december 2013 tot en met 24 januari 2014 ter inzage gelegen. De Aanvulling is opgesteld naar aanleiding van het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en naar aanleiding van vragen en opmerkingen tijdens de informatieavonden over het MER 1^e fase. Iedereen heeft in deze consultatie-ronde de gelegenheid gehad om te reageren op de Aanvulling.

De reacties op de Aanvulling zijn verwerkt in deze Consultatienota. De Consultatienota heeft tot doel om een ieder te informeren over de samengevatte reacties op de Aanvulling op het MER 1^e fase. De Consultatienota bevat geen individueel antwoord aan iedereen die een reactie heeft ingediend zoals in eerdere inspraakronden wel is gebeurd. De Consultatienota is daardoor beperkter van omvang dan de Nota van Antwoord (augustus 2012) en de Reactienota (december 2013).

Het hele inspraakproces is weergegeven in onderstaand schema.

Inspraakproces MER 1^e fase PHS-GON

Rapport:	Notitie R&D (december 2011)	MER 1 ^e fase (mei 2013)	Aanvulling MER 1 ^e fase (december 2013)
	↓	↓	↓
Resultaat inspraak:	Nota van Antwoord (augustus 2012)	Reactienota (december 2013)	Consultatienota (april 2014)
		↘	↙
		Samenvatting van de inspraak (april 2014)	

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (IenM) zal na deze consultatieronde en na bestuurlijk overleg met betrokken overheden een besluit nemen over de goederenroute door Oost-Nederland.

1.2

Doorlopen proces PHS - Goederenroute Oost-Nederland

Besluitvorming over PHS - Goederenroute Oost-Nederland

Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt het spoor in Nederland gereed gemaakt voor de toekomst. De kern van dit programma is dat er meer personentreinen op drukke trajecten gaan rijden in de brede Randstad en het goederenvervoer zo veel mogelijk gebruik zal maken van de Betuweroute en van

goederenroutes door Oost- en Zuid-Nederland. Onderdeel van PHS is dat de bestaande spoorverbinding in Oost-Nederland van Elst (aansluiting Betuweroute) tot Oldenzaal-grens geschikt gemaakt wordt voor meer goederenvervoer. Welke route tussen Zutphen en Hengelo geschikt wordt gemaakt, moet nog worden vastgesteld.

De besluitvorming over de aanpassing van de spoorverbinding gebeurt in twee fasen, waarbij in elke fase een milieueffectrapport (MER) wordt opgesteld. In het MER 1^e fase zijn de milieueffecten onderzocht van de vier routevarianten tussen Zutphen en Hengelo. In het MER 2^e fase wordt het traject van Elst tot Oldenzaal-grens in zijn geheel en meer in detail bestudeerd. In dat stadium wordt ook een Ontwerp Tracébesluit (OTB) opgesteld.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In december 2011 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau 'Milieueffectrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Goederenrouting Oost-Nederland' vastgesteld en gepubliceerd. Hierin is beschreven welke onderwerpen in het MER aan de orde zouden komen. Binnen de reactietermijn zijn ruim 1.600 zienswijzen binnengekomen die zijn behandeld in een Nota van Antwoord. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is vastgesteld op 13 juli 2012.

Het MER 1^e fase

Het MER 1^e fase is gepubliceerd in het voorjaar van 2013. In dit MER zijn alle milieueffecten van de vier routevarianten tussen Zutphen en Hengelo, zoals geluid, trillingen, landschappelijke effecten en effecten op natuur, onderzocht en beschreven. Ook zijn de benodigde omgevingsmaatregelen voor de vier routevarianten in kaart gebracht. Het MER bevat een objectieve beschrijving van de resultaten, op basis waarvan iedereen zijn/haar eigen conclusies kan trekken.

Informatie en inspraak op het MER 1^e fase

Het MER 1^e fase heeft in de zomer van 2013 zeven weken ter visie gelegen. In deze periode zijn 12 informatieavonden georganiseerd op diverse locaties langs de mogelijke routes. Het doel van de informatieavonden was om belanghebbenden te informeren over het project, over de inhoud van het MER, over het proces en over de wijze waarop men kon reageren op het MER. Daarnaast was er ruimte om zorgen en aandachtspunten te delen met de projectorganisatie. Hiertoe waren steeds zo'n 25 medewerkers van de projectorganisatie aanwezig. In totaal hebben circa 2.000 belangstellenden de informatieavonden bezocht.

Gedurende de termijn waarbinnen het MER 1^e fase ter visie lag, kon hierop schriftelijk worden gereageerd. Hiervan is in ruime mate gebruik gemaakt; in deze periode zijn 1.992 reacties ontvangen. Een groot deel van de reacties, namelijk 1.346, was afkomstig uit Bathmen. Uit de reacties komt met name naar voren dat de omwonenden en overheden in Oost-Nederland geen voordelen maar wel nadelen verwachten van de goederenroute. Veel reacties spreken zich daarom uit tegen het project of tegen een van de routevarianten.

De Reactienota

In december 2013 is de Reactienota gepubliceerd. Hierin zijn alle reacties op het MER 1^e fase samengevat en zo zorgvuldig mogelijk beantwoord. Dit heeft geresulteerd in een 650 pagina's tellend rapport waarin op elke afzonderlijke reactie – waar mogelijk – een feitelijk antwoord is gegeven.

Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage heeft gereageerd op het MER 1^e fase. De Commissie heeft geadviseerd om meer aandacht te geven aan de lokale effecten van een extra goederenroute en om meer onderzoek te doen naar trillingen en externe veiligheid.

Aanvulling op het MER 1^e fase

Uit het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage en uit de vragen die zijn gesteld tijdens de informatieavonden bleek dat er behoefte is aan verdere verduidelijking van het MER op een aantal punten. Daarom heeft de staatssecretaris van IenM besloten om een Aanvulling op het MER 1^e fase Goederenroute Oost-Nederland op te stellen. De Aanvulling is gepubliceerd in december 2013.

In de Aanvulling is ingegaan op een aantal veelgenoemde onderwerpen. Voor een aantal milieueffecten die de leefomgeving van omwonenden beïnvloeden, zijn de effecten specifiek per dorp of stad aangegeven. Zo is het voor de mensen die in dit dorp of deze stad wonen, duidelijker geworden wat de verwachte

milieueffecten van de verschillende routevarianten voor hen kunnen zijn. De wet- en regelgeving over milieueffecten is ingewikkeld maar wel bepalend voor de uitkomsten. Daarom is geprobeerd in de Aanvulling uit te leggen welke wetten en richtlijnen, op welke wijze, zijn gehanteerd in het MER 1^e fase. Ook is in de Aanvulling een nadere toelichting op de externe veiligheid en op trillingen gegeven en zijn de gevolgen van de landelijke correctie van de geluidsproductieplafonds (GPP's) in beeld gebracht. De Aanvulling bestaat daarmee uit vier delen:

- Deel A bevat een verduidelijking van de vergelijking van de milieueffecten, waar mogelijk per woonkern;
- Deel B bevat nader onderzoek naar externe veiligheid;
- Deel C bevat aanvullend onderzoek naar trillingen en trillingsmaatregelen;
- Deel D beschrijft de gevolgen van de recente technische correctie op de landelijke geluidproductieplafonds.

Inspraak op de Aanvulling van het MER 1^e fase

De staatssecretaris heeft, uit oogpunt van zorgvuldigheid, een extra consultatieronde gehouden naar aanleiding van de Aanvulling op het MER 1^e fase. De Aanvulling op het MER heeft vanaf 18 december 2013 gedurende ruim 5 weken ter inzage gelegen.

Op de Aanvulling op het MER 1^e fase is door veel omwonenden, overheden en organisaties gereageerd. Er zijn gedurende de periode dat de Aanvulling ter inzage lag, in totaal 2.591 reacties ontvangen. Wederom was het overgrote deel van de reacties, namelijk 2.437 reacties, afkomstig uit Bathmen en omgeving.

De Consultatienota

De inspraakreacties die zijn binnengekomen naar aanleiding van de Aanvulling zijn samengevat in voorliggende Consultatienota. Dit document wordt gepubliceerd in april 2014. De reacties op de Aanvulling zijn onderverdeeld naar de afzonderlijke delen van de Aanvulling: de effectvergelijking, externe veiligheid, trillingen en de correcties op de geluidproductieplafonds.

Veel reacties naar aanleiding van de Aanvulling gaan over het onderzoek dat is gepresenteerd in het MER 1^e fase en niet specifiek over de nieuwe informatie in de Aanvulling. Die reacties zijn in deze Consultatienota niet opnieuw benoemd en behandeld.

Besluitvorming

In mei 2014 voert de staatssecretaris overleg met de bestuurders van de regio Oost-Nederland en uit andere delen van het land. Mede op basis van dit overleg, de informatie uit het MER 1^e fase, de Aanvulling en de inspraakreacties neemt de staatssecretaris een beslissing over de voorkeursroute tussen Zutphen en Hengelo en over de planning van het vervolgproces.

1.3

Leeswijzer

Het volgende hoofdstuk geeft een algemene beschrijving van de consultatieronde: wie hebben er gereageerd op de Aanvulling en wat was de algemene strekking van de reacties.

Hoofdstuk 3 beschrijft de inhoud van de reacties op de Aanvulling. Hierbij is de inhoudsopgave van de Aanvulling gevolgd.

Dit document sluit af met een samenvatting van de hoofdlijnen van de inspraakreacties op het gehele proces van zowel het MER 1^e fase als op de Aanvulling op het MER 1^e fase.

2

De consultatie naar aanleiding van de Aanvulling

2.1

Wie hebben gereageerd

Op de Aanvulling MER 1^e fase zijn 2.591 reacties ontvangen. Het grootste deel van de reacties kwam, evenals bij de eerdere inspraak op het MER 1^e fase, uit de omgeving van Bathmen. Vanuit de andere plaatsen zijn ook reacties ontvangen, maar aanzienlijk minder.

Reacties van omwonenden

Het merendeel van de binnengekomen reacties is afkomstig van omwonenden. Naast reacties van individuele personen zijn veel reacties binnengekomen via belangenverenigingen en stichtingen die met name de belangen van de omwonenden vertegenwoordigen.

De Belangenvereniging Bathmen stelde een groot aantal tekstpassages beschikbaar waaruit belangstellenden hun eigen brief konden samenstellen. Op deze wijze zijn 2.437 verschillende brieven gegenereerd. Daarnaast hebben meerdere sprekers gebruik gemaakt van de door het Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA) en de Actiegroep Goederenvervoer Hof van Twente opgestelde 'modelreacties'.

Reacties van overheden

Veel betrokken overheden hebben hun reactie gegeven op de Aanvulling op het MER 1^e fase. Er is gereageerd door Gedeputeerde Staten van de provincies Gelderland en Overijssel, en door de Colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten waarin de vier spoorvarianten zijn gelegen. Ook is gereageerd door de besturen van de Regio's Twente, Stedendriehoek en Regio Achterhoek en zijn reacties ontvangen van de drie Veiligheidsregio's Noord- en Oost-Gelderland, IJsselland en Twente. In totaal zijn er 18 bestuurlijke reacties binnengekomen.

Reacties van bedrijven en maatschappelijke organisaties

Het Havenbedrijf van Rotterdam en de vereniging van spoorgoederenvervoerders (KNV) hebben gereageerd, omdat zij ook in de toekomst baat hebben bij een goede afwikkeling van de goederenstromen richting Duitsland.

Daarnaast zijn reacties ingediend door verschillende lokaal gevestigde bedrijven die verwachten dat hun zakelijk belang door het project wordt aangetast. Voorbeelden hiervan zijn agrarische- en toeristisch-recreatieve bedrijven. Naast de hierboven genoemde organisaties met vaak een economisch belang zijn er reacties ingediend door verenigingen, stichtingen en maatschappelijke belangengroeperingen.

2.2

Aard van de ingediende reacties

Het aantal ingediende reacties op de Aanvulling is groot. De nieuwe reactiepunten laten zich op hoofdlijnen als volgt typeren:

- Er is erkenning voor het feit dat, conform het advies van de Commissie m.e.r., de effectvergelijking en de mensgerichte thema's Externe veiligheid, Trillingen en Geluid beter zijn uitgewerkt.
- Met name de overheden geven aan dat de leesbaarheid van de effectvergelijking in de Aanvulling is verbeterd ten opzichte van die in het MER 1^e fase.
- Verschillende insprekers vinden dat ook de Aanvulling op het MER onvoldoende diepgang heeft en onvoldoende detailinformatie geeft.
- In veel van de ingediende reacties worden verdiepende en/of verduidelijkende vragen gesteld. Deze vragen hebben een gedetailleerd of locatie specifiek karakter. Die komen in de tweede fase van het MER aan de orde. Voor de keuze van een Voorkeursvariant brengen deze reactiepunten geen onderscheidende elementen of nieuwe argumenten.
- Veel reacties van omwonenden bevatten dezelfde reactiepunten als de reacties bij het MER 1^e fase: met name betreft dit de vrees voor overlast en hinder door de toename van geluid, trillingen en onveiligheid. Het merendeel van de insprekers wijst goederenvervoer over bestaand spoor af.
- Er zijn insprekers die pleiten voor een extra onderzoek naar een alternatief tracé door de Achterhoek langs de A18/N18. Zeker nu dit alternatief ook door het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Gelderland en Overijssel wordt onderzocht op haalbaarheid.

3

De bevindingen naar aanleiding van de consultatieronde

3.1 Algemene reacties op de Aanvulling

Informatie voldoet nog steeds niet voldoende aan verwachtingen

Met de Aanvulling op het MER 1^e fase is er nieuwe informatie beschikbaar gekomen. In de Aanvulling zijn de punten waarop de Commissie voor de m.e.r. en de betrokkenen tijdens de informatieavonden om nadere informatie hebben gevraagd zo goed mogelijk verduidelijkt. Veel insprekers echter geven aan dat de Aanvulling nog steeds niet voldoet aan hun verwachtingen wat betreft de voor de besluitvorming benodigde informatie.

Uit de reacties van overheden blijkt juist tevredenheid over de extra duidelijkheid die de Aanvulling geeft ten opzichte van het MER 1^e fase. Ook is bij hen instemming over de mogelijkheid om ook op de Aanvulling een reactie te kunnen geven. Voor het merendeel van de insprekers zijn in de Aanvulling geen nieuwe punten naar voren gekomen die een ander licht werpen op de studie en de beoordeling van de varianten.

De diepgang van de Aanvulling is onvoldoende

Veel insprekers vinden de diepgang van de Aanvulling onvoldoende. Hierbij wordt de wens geuit meer informatie te krijgen over bepaalde specifieke situaties. Door sommige insprekers wordt specifiek ingegaan op de door hen verwachte gevolgen voor hun eigen persoonlijke situatie. De gemeenten vragen aanvullende aandacht voor de effecten van de betreffende varianten binnen het gemeentelijk grondgebied en de bijbehorende maatregelen.

Daarbij kan worden bedacht dat het MER voldoende informatie moet geven als hulpmiddel bij de besluitvorming in deze fase van de procedure. De diepgang van het MER 1^e fase en de Aanvulling is specifiek op deze besluitvorming gericht. Het onderzoek naar de verschillende varianten is dus globaal en vergelijkend. Het MER 1^e fase heeft nog niet tot doel om op lokaal niveau specifieke probleempunten op te lossen. Bij de uitwerking van de Voorkeursvariant in het MER 2^e fase zal een diepgaander onderzoek voor specifieke situaties worden gedaan.

Het Achterhoektracé moet alsnog worden onderzocht

Veel insprekers zijn van mening dat er ten onrechte geen rekening is gehouden met een alternatief tracé door de Achterhoek langs de A18/N18. Zeker nu dit alternatief ook door het Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Gelderland en Overijssel wordt onderzocht op haalbaarheid. Zowel bij omwonenden, gemeenten en bedrijfsleven leeft de wens om het initiatief van het Havenbedrijf en de Provincies alsnog serieus mee te nemen in de besluitvorming en daarvoor in de procedure tijd in te ruimen. Door de Regio

Achterhoek wordt naar voren gebracht dat men, ingeval het Achterhoektracé serieus overwogen wordt, vroegtijdig wil worden gehoord en meegenomen. Zij wijst in dit verband ook op het serieus meenemen van andere vervoersmodaliteiten.

Tijdens het overleg met de Tweede Kamer over PHS in het najaar van 2010 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat toegezegd de Noordtak-studie (NOV-studie) te laten actualiseren. Uit de geactualiseerde studie (mei 2012) is gebleken dat de prognoses voor de ontwikkeling van het goederenvervoer een nieuwe spoorlijn niet rechtvaardigen.

Staatssecretaris Mansveld heeft hierover in recent overleg met de Tweede Kamer (januari 2014) gezegd: 'Een nieuwe Noordtak is al eerder onderzocht. Zoiets blijkt minimaal 2 miljard te kosten en dat geld is er simpelweg niet. Een dergelijke investering voor maximaal 36 extra treinen per dag is niet te verdedigen.'

3.2

Bevindingen Deel A: Verduidelijking van effectvergelijking

De gehanteerde referentiesituatie had niet mogen worden gebruikt

Evenals bij de reacties op het MER 1^e fase is bij de inspraak op de Aanvulling veelvuldig gereageerd op de gebruikte referentiesituatie. De referentiesituatie gaat volgens insprekers uit van 'geen enkele mitigerende maatregel' maar wel van groei van het spoorgoederenvervoer. Volgens insprekers wordt er in de referentiesituatie veel schade aangericht aan het leefklimaat. Daarnaast is de in het MER gehanteerde referentiesituatie is dermate onwenselijk, dat elk van de vier routevarianten er relatief vriendelijk door lijkt. Dat wordt als misleidend ervaren.

In het MER 1^e fase was al aangegeven dat in de referentiesituatie (2030) extra geluidmaatregelen noodzakelijk zijn langs de Twentelijn; in de Aanvulling op het MER zijn ook de kosten van die maatregelen expliciet opgenomen.

Veel insprekers, zowel omwonenden als overheden, vinden dat als referentiesituatie de huidige situatie en dus ook het huidige spoorgebruik moet worden gehanteerd.

Voor een besluit over een project dat rond 2030 gereed moet zijn is een eerlijke vergelijking alleen mogelijk met een referentiesituatie in hetzelfde jaar. De wet schrijft die methode ook voor. Omdat bij dit specifieke project het verwachte vervoer in de referentiesituatie in 2030 flink groter is dan in de huidige situatie, is in het MER 1^e fase en in de Aanvulling op het MER 1^e fase, waar mogelijk, ook de milieubelasting in de huidige situatie weergegeven. In de Aanvulling is ook een beoordeling van de effecten ten opzichte van de huidige situatie opgenomen.

Sommigen insprekers menen dat de gehanteerde vervoersprognoses niet kloppen. De prognoses zijn veel te rooskleurig gesteld, waardoor de berekende verhouding tussen kosten en baten een verkeerd beeld geeft voor de besluitvormers.

Het MER 1^e fase en de Aanvulling op het MER 1^e fase zijn gebaseerd op de meest actuele prognoses van het verwachte spoorgoederenvervoer. Deze zijn opgesteld door TNO in 2012. Ondanks de huidige economische crisis wordt verwacht dat het goederenvervoer per spoor in de toekomst zal blijven groeien.

Twijfel over de betrouwbaarheid van de rekenmethoden voor hinder

Insprekers geven aan dat in de Aanvulling op het MER 1^e fase PHS-GON veel cijfers worden gepresenteerd, waaruit naar voren komt dat de effecten binnen de wettelijk toegestane normen blijven. Uitvoering van de plannen leidt volgens de insprekers hoe dan ook tot meer overlast van trillingen en geluid, meer veiligheidsrisico's en meer natuur- en milieubelasting.

Ook de provincies, gemeenten en de veiligheidsregio vinden dat met de verwachte grote toename van overlast door geluid, trillingen en een afname van veiligheid geen recht wordt gedaan aan de leefbaarheid van de inwoners van Gelderland en Overijssel.

In de Aanvulling (en evenzo in het MER) is inderdaad aangegeven dat de effecten binnen de wettelijke normen blijven. Dat is immers een wettelijke eis. Daarom is uitgerekend welke doelmatige maatregelen bij de verschillende varianten nodig zijn om dat te bereiken. Eventuele maatregelen

len die verder gaan dan de landelijk geldende wettelijke regels worden in het MER niet onderzocht; besluitvorming daarover is het domein van de politiek.

De geldende normen worden door de Provincies, gemeenten en (veiligheids-)regio's in hun ingediende reacties kritisch bezien. Als concreet voorbeeld wordt hierbij het inbouwen van de zogenoemde werkruimte van 1,5 dB in de geluidproductieplafonds genoemd.

Deze 1,5 dB 'werkruimte' is onderdeel van de wettelijke systematiek, en staat als zodanig niet ter discussie in dit project.

Geluidberekeningen geven geen goed beeld

Er zijn veel reacties gegeven op de tabellen met het aantal geluidgehinderden per dorp of stad in hoofdstuk 2 van deel A. De tabellen roepen vragen op over het berekende aantal geluidgehinderden. Bijvoorbeeld: waarom is de toename van het aantal geluidgehinderden tussen de huidige situatie (2011) en de referentiesituatie (2030) zo beperkt?

In de referentiesituatie (2030) rijden er over de Twentelijn weliswaar meer goederentreinen dan in de huidige situatie (2011), maar die goederentreinen zullen rond 2030 wel stiller zijn dan de huidige goederentreinen. Overigens zijn in de referentiesituatie wel aanvullende geluidmaatregelen nodig. Hiermee is ook hiermee is rekening gehouden in de geluidberekeningen.

De cijfers stellen insprekers niet gerust. Sommigen concluderen uit de cijfers dat de maatregelen waar rekening mee wordt gehouden, niet doelmatig zijn. Het aantal geluidgehinderden is namelijk in de situatie met maatregelen niet veel lager dan in de situatie zonder maatregelen.

Er zijn opmerkingen gemaakt over de geluidssituatie in de eigen woning. Veel mensen hebben nu al hinder van geluid en liggen bijvoorbeeld 's nachts wakker. Deze mensen vrezen dat de overlast toeneemt als het goederenvervoer toeneemt. Deze vrees speelt bij alle varianten.

Het is inderdaad mogelijk dat de geluidhinder op bepaalde locaties toeneemt als gevolg van de toename van het spoorverkeer. Op andere locaties worden bij toename van het spoorverkeer geluidmaatregelen genomen en zal de geluidbelasting juist afnemen. Dit verschilt per locatie. Specifieke situaties worden in het MER 2^e fase voor de voorkeursvariant nader onderzocht.

Door veel insprekers worden vraagtekens geplaatst bij het uitgangspunt dat rond 2030 80% van de goederenwagons stiller is dan het huidige materieel.

Er is inderdaad geen garantie dat rond 2030 80% van de goederenwagons stiller zijn dan het huidige materieel. Maar er is wel een garantie dat de bewoners langs het spoor er geen nadeel van zullen hebben als er minder dan 80% stillere wagons gebruikt worden. Het wettelijk vastgelegde geluidproductieplafond blijft namelijk onveranderd, dus de bewoner zal niet meer geluid horen. In het geval dat er minder dan 80% stillere goederenwagons worden ingezet zullen de vervoerders minder treinen kunnen rijden binnen de wettelijk vastgelegde geluidruimte. Dat is een prikkel voor vervoerders om hard te werken aan de inzet van stillere wagons.

Uit Goor en Delden zijn veel reacties ontvangen over de 4 meter hoge geluidschermen die in Delden en in Goor moeten worden gebouwd als de Twentekanaallijn geschikt gemaakt wordt voor het extra goederenvervoer. Er zijn vooral zorgen over de ruimtelijke effecten, zoals verminderd uitzicht en de doorsnijding van de kernen.

Bij de keuze voor de variant Twentekanaallijn zal de precieze hoogte, vormgeving en wijze van inpassing nader worden bepaald.

Trillingsberekeningen geven geen goed beeld

Sommige insprekers zijn van mening dat uit de Aanvulling op het MER 1^e fase blijkt dat het optreden van trillingen en/of de effecten daarvan op gebouwen niet kunnen worden voorspeld. Zij geven aan niet te begrijpen waarom deze onzekerheid niet van invloed is op de planvorming.

Het trillingsonderzoek in het MER 1^e fase en in de Aanvulling op het MER 1^e fase is gericht op het vergelijken van de varianten. De onzekerheden in de voorspellingsmethode zijn voor alle varianten gelijk. Daarom geeft het trillingsonderzoek wel degelijk een beeld van mate waarin trillingshinder een aandachtspunt is bij de verschillende varianten.

Ook geven insprekers aan dat de risico's van trillingen locatiespecifiek in kaart gebracht moeten worden. Zij hebben zorgen over (de toename van) trillingsschade aan hun woning. Het chemische bedrijf Elementis in Delden heeft zorg over de toename van trillingen en eventueel brandgevaar in verband met de aanwezige gevoelige chemische installaties. Deze specifieke zorgen kunnen pas in de tweede fase van het MER worden onderzocht.

De visualisaties van de ruimtelijke effecten zijn te klein en geven geen goed beeld

In de Aanvulling zijn, aanvullend op het MER 1^e fase, met extra visualisaties de ruimtelijke effecten van de aanpassingen van de spoorlijn en de geluidsschermen op meer locaties inzichtelijk gemaakt. Zo zijn de fysieke ingrepen bij de spoorkruisingen bij Bathmen en de visuele effecten van geluidsschermen in Goor en Hengelo in beeld gebracht. Door enkele insprekers wordt naar voren gebracht dat de ruimtelijke effecten onvoldoende inzichtelijk zijn gemaakt. Er zijn te kleine foto's opgenomen in de Aanvulling en de visualisaties geven een veel te rooskleurig beeld van de toekomstige situatie. Ook de gemeente Deventer acht de visualisaties door het formaat nauwelijks bruikbaar.

De plaatjes in de Aanvulling zijn inderdaad klein. Ondanks dat zijn de verschillen tussen de bestaande situatie en de nieuwe situatie bij de meeste beelden wel duidelijk zichtbaar. De digitale beschikbaarheid van de Aanvulling maakt het daarnaast mogelijk om de visualisaties op scherm te vergroten.

De kosten zijn te laag ingeschat

In veel van de reacties worden opmerkingen gemaakt over de kosten. Met name wordt opgemerkt dat de investeringskosten van de vier varianten met de huidige kennis op een aantal punten te laag zijn ingeschat. Verder wordt vaak opgemerkt dat de kosten van noodzakelijke trillingsmaatregelen worden onderschat. Mogelijk ontstaat, ondanks het toepassen van maatregelen tegen trillingen, uiteindelijk toch schade aan bebouwing. Insprekers zijn benieuwd naar het budget dat hiervoor is gereserveerd.

De kostenramingen en de bijbehorende onzekerheidsmarges zijn berekend volgens beproefde en breed toegepaste standaardmethoden. In het MER 1^e fase is aangegeven dat uit het trillingsonderzoek is gebleken dat bij geen van de varianten schade als gevolg van trillingen wordt verwacht. Daarom is hiervoor geen budget gereserveerd.

Vergelijkingstabellen zijn niet objectief

Net als in de reacties op de MER 1^e fase wordt ook bij de Aanvulling op het MER door insprekers gereageerd op de wijze van vergelijken in de tabellen. Voor verschillende insprekers komt de afweging in plussen en minnen niet objectief over. Anderen zijn het er niet mee eens dat de afweging tussen de varianten in de Aanvulling gelijk is aan die in het MER 1^e fase.

De achterliggende informatie die is gebruikt voor de vertaling van effecten naar plussen en minnen, is beschreven in de verschillende (achtergrond)rapporten van het MER. Bij de effecten die in getallen zijn uitgedrukt zijn de uitkomsten van de berekeningen direct te herleiden tot (bijvoorbeeld) één of twee minnen. Bij andere effecten is voor de vertaling naar plussen en minnen een meer kwalitatieve beschouwing gebruikt. Overigens staat het een ieder vrij om de effecten op zijn of haar manier te waarderen en te wegen.

Advies van de Commissie voor de m.e.r. is niet (volledig) gevolgd

Sommige insprekers zijn van mening dat het advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage maar ten dele is overgenomen en verwerkt. Insprekers zijn met name van mening dat de beschrijving van de gecombineerde effecten (op meerdere aspecten tezamen) ontbreekt of tekort schiet. De Commissie heeft gevraagd om ook aandacht te besteden aan effecten 'onder de norm' en om 'het leefklimaat centraal te stellen' maar dit is naar de mening van sommige insprekers niet voldoende gebeurd.

3.3

Bevindingen Deel B: Externe veiligheid

Recente incidenten

Na het verschijnen van het MER 1^e fase zijn er in Nederland twee treinongelukken geweest bij respectievelijk Borne (11 augustus 2013) en Hilversum (15 januari 2014). Deze incidenten worden samen met het ongeval met een goederentrein bij Wetteren in België (mei 2013) door veel insprekers aangehaald. Daarbij wordt gesteld dat deze de omgevingsrisico's in het MER in een nieuw daglicht stellen. Deze ongelukken maken de insprekers duidelijk dat de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen nooit nul is.

Voor de Goederenroute Oost-Nederland zijn in het MER de risico's berekend van het vervoer van gevaarlijke stoffen (rond het jaar 2030). Daaruit blijkt dat overal langs de spoorlijnen in Oost-Nederland die risico's lager zijn dan de wettelijke normen. De genoemde incidenten geven geen reden om nu anders tegen deze risicoberekeningen aan te kijken.

Volledigheid onderzoek

Meerdere insprekers vinden het onderdeel externe veiligheid in de Aanvulling niet volledig. Het onderzoek kent volgens hen geen onderscheidend karakter, de vier varianten zijn alleen wettelijk getoetst aan de tabellen van Basisnet Spoor. In de beoordeling van de varianten ontbreekt een toets op hoofdlijnen naar de meest veilige variant.

In de Aanvulling is met de beschikbare informatie zo goed mogelijk in kaart gebracht wat per routevariant de mogelijke gevolgen kunnen zijn voor de externe veiligheid; daarbij is in de Aanvulling juist wel verder gekeken dan alleen de wettelijke normen, en is per variant apart een beoordeling gemaakt. Een toets op 'de meest veilige variant' is niet gemaakt omdat die niet eenduidig te maken valt, gezien de verschillende aspecten die daarbij een rol (kunnen) spelen.

Door onder andere de Veiligheidsregio's wordt gewaardeerd dat in de Aanvulling de gevolgen voor het groepsrisico nader zijn beschouwd. De Veiligheidsregio's adviseren om bij de keuze voor een variant, of wanneer geen keuze wordt gemaakt en de huidige route extra wordt belast, adequate veiligheidsmaatregelen te treffen op het gebied van bestrijdbaarheid, zelfredzaamheid en de oversteekbaarheid van overwegen.

Zoals is aangegeven tijdens de informatieavonden en in de Reactienota naar aanleiding van de inspraak op het MER 1^e fase worden deze aspecten apart van het MER onderzocht. De benodigde maatregelen worden, samen met de Veiligheidsregio's, in kaart gebracht voor besluitvorming over het Ontwerp Tracébesluit.

Opmerkingen over Basisnet Spoor en de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen

Ook bij de Aanvulling wordt door insprekers naar voren gebracht dat Basisnet Spoor geen goed beeld geeft van de werkelijke veiligheidsrisico's, en dat men het niet eens is met risicoplafonds van Basisnet.

Deze opmerkingen gaan niet over de Aanvulling op het MER, maar over de wet Basisnet. Die wet is door het Parlement (Tweede en Eerste Kamer) aanvaard, en staat als zodanig hier niet ter discussie. De risicoplafonds van Basisnet zijn vastgelegd in de zogenaamde 'ministeriële regeling Basisnet'. De 'ministeriële regeling Basisnet' is inmiddels definitief vastgesteld. Op de reacties over de hoogte van de risicoplafonds in Basisnet wordt daarom hier niet verder ingegaan.

Ook is de vraag gesteld hoe wordt gehandhaafd dat de vervoersbewegingen voldoen aan de eisen volgens Basisnet.

Dat is geregeld in de wet Basisnet en de onderliggende regelgeving. ProRail berekent regelmatig, op basis van gegevens over het vervoer van gevaarlijke stoffen dat daadwerkelijk heeft gereden, of de omgevingsrisico's binnen de risicoplafonds van Basisnet zijn gebleven. ProRail rapporteert hierover aan de minister van Infrastructuur en Milieu. Als de risico's op een spoortraject groter zijn dan volgens het risicoplafond is toegestaan, grijpt de minister in. Voor meer informatie zie de memorie van Toelichting op de wet Basisnet [Kamerstukken 32.862].

Vergelijking van realisatiecijfers met andere spoorlijnen is niet reëel

De vergelijking van realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen in Oost-Nederland in de huidige situatie (Aanvulling deel B Tabel 5.1) wordt door insprekers, waaronder de Veiligheidsregio's, niet reëel geacht. De situatie van met name de Betuweroute verschilt met die in Oost-Nederland door de aanwezigheid van adequate voorzieningen op het gebied van bestrijdbaarheid en veiligheid.

De realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor door Oost-Nederland zijn in de Aanvulling opgenomen om een beeld te geven van de verhoudingen van het vervoer van gevaarlijke stoffen over verschillende routes. Uit die gegevens blijkt dat het feitelijk vervoer over de Twentelijn in de afgelopen 10 jaar niet groter was dan 5.000 ketelwagens per jaar, terwijl het vervoer over de Betuweroute tot 20.000 ketelwagens per jaar was en door Venlo tot 30.000 ketelwagens per jaar. Deze gegevens verklaren mede waarom er langs de Betuweroute meer voorzieningen op het gebied van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid zijn dan langs de spoorlijnen in Oost-Nederland.

3.4

Bevindingen Deel C: Aanvullend trillingsonderzoek

Trillingsonderzoek in relatie tot de (ontwikkeling van de) regelgeving

Verschillende insprekers signaleren dat de regelgeving voor trillingshinder nog niet vast staat en dat het onderzoek in het kader van het MER en de Aanvulling nog gebaseerd is op oude Beleidsregel Trillinghinder Spoor (BTS). Men stelt dat er nieuw onderzoek moet plaatsvinden als de nieuwe BTS beschikbaar is en dat dit invloed kan hebben op de voorkeursbeslissing. Een kritiekpunt van de insprekers op de methodiek is dat de BTS geen norm stelt voor maximaal aanvaardbare trillingsbelasting. Dit betekent dat alleen woningen in de beoordeling worden betrokken waar de trillingshinder ten opzichte van referentiesituatie toeneemt. Insprekers menen dat ook bij woningen waar nu al onaanvaardbare trillingshinder wordt ondervonden maatregelen moeten worden overwogen.

In de Aanvulling is daarom ook getoetst op het overschrijden van de zogenaamde 'A2-waarde'.

Bij beoordeling op de A2-waarde wordt gekeken naar het aantal gebouwen waar de trillingssterkte groter is dan een grenswaarde. Hierbij wordt dus niet gekeken naar een toename in trillingshinder. Dit criterium geeft (meer) inzicht in het aantal potentieel gehinderden in de huidige situatie.

Anderen geven aan dat het hanteren van de BTS leidt tot een lagere beschermingsgraad dan die gold bij het gebruik van de voormalige SBR-richtlijn. In Bathmen is men bezorgd over de vraag welke trillingsnormen er gelden voor nieuwe spoorlijnen.

Inderdaad is het MER 1^e fase uitgegaan van de regels volgens de toen geldende BTS, dit geldt ook voor nieuwe spoorlijnen zoals de bogen bij Bathmen. Het trillingsonderzoek in het kader van het MER 1^e fase en de Aanvulling is gericht op de vergelijking van varianten en niet op het verkrijgen van een absoluut beeld of de mate van overschrijden van normen. Voor de vergelijking volstaan de berekeningen op basis van de toen geldende BTS. Het opnieuw uitvoeren van trillingsonderzoek voorafgaand aan de routekeuze is hiervoor niet noodzakelijk.

Er is onvoldoende rekening gehouden met de kosten van trillingsmaatregelen

Insprekers geven aan dat de trillingsmaatregelen zullen leiden tot hoge kosten en grote technische problemen en dat ze een gebrekkige betrouwbaarheid zullen hebben. Daarnaast meent men dat het maximale bedrag dat is aangehouden voor trillingsmaatregelen, te laag is.

Er zijn metingen van trillingen nodig

Insprekers vragen zich af waarom er in het kader van de Aanvulling over trillingsmaatregelen geen metingen in het veld zijn uitgevoerd. Anderen geven aan dat er tot op heden geen zwaar goederenvervoer over de Twentekanaallijn gaat en dat het dus zinvol zou zijn om deze 'nulsituatie' met metingen vast te leggen. Deze metingen kunnen dan ook worden gebruikt om de effectiviteit van maatregelen te meten.

Er zijn in deze fase geen trillingmetingen uitgevoerd omdat deze alleen wat zeggen over een specifieke locatie en een specifiek bouwwerk. Het tot nu toe uitgevoerde onderzoek is gericht op het in beeld brengen en vergelijken van hinder langs alle routevarianten.

3.5

Bevindingen Deel D: Gevolgen landelijke correctie GPP's

Sommige insprekers twijfelen aan de betrouwbaarheid van GPP-berekeningen of zijn het niet eens met de bepaling van de GPP's.

De GPP's zijn berekend met een wettelijk vastgelegde Rekenmethode. Ook de GPP's zijn wettelijk vastgesteld.

De gemeente Deventer geeft aan dat recent door de rechter is geoordeeld dat GPP's niet zonder meer kunnen worden opgevuld. (jurisprudentie november 2013 inzake maximumsnelheid A13).

Eventuele nieuwe jurisprudentie zal vanzelfsprekend worden gebruikt bij de nieuwe gedetailleerde geluidberekeningen voor het MER 2^e fase.

3.6

Reacties op andere onderwerpen dan de Aanvulling

Reacties op de Reactienota

Veel overheden geven aan dat de Reactienota, ondanks de grote hoeveelheid informatie, overzichtelijk en toegankelijk is. De antwoorden zoals opgenomen in de Reactienota zijn voor sommige indieners echter niet voldoende bevredigend gebleken. Veel reacties waren een oproep om één (of meerdere) van de routevarianten te schrappen.

In de Reactienota kon hier geen gehoor aan worden gegeven, aangezien de Reactienota een weergave geeft van de inspraak en geen conclusies trekt. De uiteindelijke beslissing over wat wordt gedaan naar aanleiding van de reacties, wordt genomen door de staatssecretaris.

Insprekers geven ook aan dat men zich door de formele opstelling van de antwoorden in de Reactienota niet voldoende serieus genomen voelt en men vindt dat ingebrachte onderwerpen zijn 'weggeschreven'. Ook de overheden komen in hun reactie terug op de Reactienota en de formele opstelling ten aanzien van scope en referentiesituatie.

De Aanvulling op het MER 1^e fase moet voor advies worden voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.

Insprekers geven aan dat zij vinden dat de Aanvulling op het MER 1^e fase voor advies moet worden voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.

Aangezien de Aanvulling juist wordt gemaakt op basis van de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. is er geen noodzaak om de Commissie hierover wederom om advies te vragen.

4

Samenvatting van de gehele inspraak

Hieronder wordt een samenvatting gegeven van de reacties die gedurende de gehele procedure zijn gegeven. Het betreft de reacties op het MER 1^e fase en de reacties op de Aanvulling. De reacties op de Aanvulling overlappen voor een groot deel de al eerder gegeven reacties op het MER 1^e fase. De onderstaande schets van de reacties op zowel het MER 1^e fase als de Aanvulling is geen uitputtende opsomming, maar heeft als doel een globaal beeld te geven van totaal van reacties en de reikwijdte hiervan.

4.1

Reacties van omwonenden

Algemeen

De reacties die zijn binnengekomen zijn veelomvattend en ze verschillen per locatie langs het tracé waar de inwoners wonen. In het algemeen maken omwonenden zich zorgen over geluid, trillingen, veiligheid en ruimtelijke effecten. Veel bewoners wijzen alle varianten af. Redenen zijn onder meer de verwachte sterke vermindering van de leefbaarheid, onvoldoende aangetoond nut- en noodzaak en foutieve en/of onbetrouwbare prognoses. In de inspraak is zelden een voorkeur uitgesproken voor een bepaalde variant. Indien er een voorkeur wordt aangegeven dan komt dit vaak voort uit wens om de goederenroute niet in de eigen woonomgeving te krijgen.

Variantoverstijgende reacties

Leefklimaat

De cijfers over geluid en trillingen geven volgens insprekers geen goed beeld van de te verwachten hinder. Hierbij wordt onder meer verwezen naar de manier waarop het geluid als gemiddelde over een langere periode is berekend. Dit geeft geen goed beeld van de piekbelasting op het tijdstip waarop een trein langskomt. Alleen de constatering “dat effecten binnen de normen blijven”, doet de ernst van de hinder tekort. Veel insprekers geven aan dat het huidige leefklimaat al zwaar onder druk staat. Daarom is niet goed te begrijpen dat de effecten van de extra goederentreinen onder de normen blijven. Ook de afzonderlijke beoordeling van de verschillende milieuaspecten geeft volgens insprekers een scheef beeld. Juist de combinatie van deze vormen van hinder is voor de ervaring ervan van groot belang.

De zorg van omwonenden is begrijpelijk. In het MER is daarom zoveel mogelijk inzicht gegeven in de cumulatie (optelling) van effecten van bijvoorbeeld het spoor en omliggende wegen. Daarnaast zijn verschillende typen effecten van het goederenspoor (lucht, geluid, externe veiligheid) bij elkaar ‘opgeteld’ met de methode van de Gezondheidseffectscreening (GES). Dit is tevens de enige algemeen aanvaarde methode die beschikbaar is om verschillende typen effecten met elkaar in verband te brengen.

Aanvullend op deze reacties wordt bij de Aanvulling op het MER door omwonenden gesteld dat het advies van de Commissie voor de m.e.r. om het leefklimaat centraal te stellen, is genegeerd en dat de daadwerkelijke effecten die mensen ervaren niet zijn beschreven.

Referentiesituatie (2030)

Veel insprekers vinden het duidelijker om de effecten van de varianten te vergelijken met die van de huidige situatie (2011) dan met de referentiesituatie in 2030, omdat er in de referentiesituatie over de Twentelijn ook veel goederentreinen gaan rijden.

In de Aanvulling op het MER 1^e fase is daarom voor de aspecten waarbij dat mogelijk is ook een vergelijking met de huidige situatie opgenomen.

Daarnaast is aangegeven dat men de onderbouwing van de groei die aan de referentiesituatie (2030) ten grondslag ligt onduidelijk vindt. Ook wordt gevraagd of de prognoses in verband met de economische crisis niet naar beneden moeten worden bijgesteld. Als gevolg hiervan kan het project overbodig worden.

In het MER is al rekening gehouden met een lagere groei. Het goederenvervoer was in eerste instantie gebaseerd op TNO prognoses uit 2008. Deze prognoses zijn in 2012 geactualiseerd en liggen gemiddeld 20% lager dan de eerdere prognoses; het MER 1^e fase is gebaseerd op deze lagere prognoses.

Verder wordt in reacties gesteld dat de indruk bestaat dat in de referentiesituatie geen tot weinig maatregelen zijn begroot, terwijl het aantal treinen fors toeneemt.

In het MER was al aangegeven dat in de referentiesituatie (2030) extra geluidmaatregelen noodzakelijk zijn langs de Twentelijn; in de Aanvulling op het MER zijn ook de kosten van die maatregelen expliciet opgenomen.

Veiligheid

Na het verschijnen van het MER 1^e fase zijn er twee treinongelukken geweest bij Borne (11 augustus 2013) en in Hilversum (15 januari 2014). Deze incidenten worden samen met het ongeval met een goederentrein bij Wetteren in België door veel insprekers aangehaald. Daarbij wordt gesteld dat deze de omgevingsrisico's in een nieuw daglicht stellen.

Voor de Goederenroute Oost-Nederland zijn in het MER de risico's berekend van het vervoer van gevaarlijke stoffen (rond het jaar 2030). Daaruit blijkt dat overal langs de spoorlijnen in Oost-Nederland die risico's lager zijn dan de wettelijke normen. De genoemde incidenten geven geen reden om nu anders tegen deze risicoberekeningen aan te kijken.

Alternatief tracé door de Achterhoek

Veel insprekers geven aan dat een alternatief tracé door de Achterhoek langs de A18/N18 meegenomen moet worden in de afwegingen. Zeker nu dit alternatief ook door het Havenbedrijf Rotterdam en de provincie Gelderland en Overijssel wordt onderzocht op haalbaarheid. Verzocht wordt dit initiatief serieus mee te nemen in de besluitvorming, en daarvoor in de procedure tijd in te ruimen.

Staatssecretaris Mansveld heeft hierover in recent overleg met de Tweede Kamer (januari 2014) gezegd: 'Een nieuwe Noordtak is al eerder onderzocht. Zoiets blijkt minimaal 2 miljard te kosten en dat geld is er simpelweg niet. Een dergelijke investering voor maximaal 36 extra treinen per dag is niet te verdedigen'.

Reacties per variant

De variant KOPMAKEN TE DEVENTER roept bij een deel van de insprekers weerstand op. In de wijk Colmschate in Deventer zullen de treinen tweemaal passeren waardoor, zo wordt verondersteld, de overlast tweemaal zo groot is. Andere bewoners geven juist de voorkeur aan deze variant. Hierbij wordt aangehaald dat deze variant weinig investeringen vergt, hetgeen in de huidige economische omstandigheden een voordeel is. Ook wordt benoemd dat door het kiezen van de goedkoopste variant middelen gespaard kunnen worden voor een toekomstvaste goederenspoorlijn zoals de Betuweroute.

De varianten TEN OOSTEN EN TEN WESTEN VAN BATHMEN wekken bij de meeste insprekers weerstand op; de meeste inspraakreacties zijn dan ook afkomstig uit de omgeving van Bathmen. In de reacties tegen de varianten bij Bathmen wordt zelden onderscheid gemaakt tussen de variant Ten oosten van Bathmen of de variant Ten westen van Bathmen. Voor zover dit onderscheid wel gemaakt wordt, betreft het reacties van direct aanwonenden. Vooral het gevoel dat Bathmen bij beide varianten wordt ingesloten door infrastructuur (spoor en rijksweg A1) wekt veel weerstand op. Enerzijds vanwege het aantasten van het landschap en anderzijds vanwege de vorming van een barrière die de bereikbaarheid van het dorp aantast. Ook wordt

overlast en hinder gevreesd: toename van geluid, de cumulatie met geluid van de Rijksweg A1, trillingen, kans op ongevallen, etc.

De variant TWENTEKANAALLIJN roept bij bewoners weerstand op in verband met de impact op de natuur en op het rustige imago van dit gebied. Vanuit de omgeving van Goor en Delden is ook bezwaar geuit tegen de 4 meter hoge geluidsschermen die hier als maatregel zijn genoemd. Ook de hoge kosten voor deze variant worden als reden voor afwijzing aangevoerd. De kosten van de variant zijn volgens sommige insprekers, ook insprekers uit de regio van de Twentelijn, bewust te hoog ingeschat. Het relatief lagere onderhoud van de kortere verbinding zou onvoldoende zijn meegenomen.

4.2 Reacties van overheden

Reacties uit Landsdeel Oost

Algemeen

Er is zowel op het MER 1^e fase als op de Aanvulling een reactie ontvangen van Landsdeel Oost. Landsdeel Oost vertegenwoordigt provincie Gelderland, provincie Overijssel, Stadsregio Arnhem Nijmegen, Regio Twente, Regio Stedendriehoek, alle betrokken gemeenten en veiligheidsregio's. Bestuurders in Oost-Nederland hebben aangegeven tegen het project te zijn.

Leefklimaat

Men verwacht dat het leefklimaat in Oost-Nederland sterk zal verslechteren. Ook al kunnen de goederentreinen rijden binnen de wettelijke normen, er wordt een forse verslechtering van het leefklimaat ten opzichte van de huidige situatie voorzien. Daarnaast mist men een beschrijving van de maatregelen die al in de referentiesituatie getroffen moeten worden. En er wordt gemeld dat er nu al sprake is van overlast die eerst moet worden opgelost. Naast wettelijke normen moet volgens de bestuurders ook rekening worden gehouden met de 'maatschappelijke normen', de onaanvaardbare situaties, de menselijke aspecten, de goede leefomgeving en de al aanwezige hinder. Verzocht wordt om in het kader van leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid ook al maatregelen te treffen voordat de wettelijke normen worden overschreden. De gemeente Hof van Twente concludeert naar aanleiding van het MER inclusief de Aanvulling dat ze de realisatie van de Twentekanaallijn afwijst vanwege de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in Goor en Delden.

Referentiesituatie (2030)

Door vrijwel alle bestuurders wordt gesteld dat de huidige situatie de enige juiste referentiesituatie vormt om het project mee te vergelijken. Het mag niet zo zijn dat de toekomstsituatie 2030, zonder de hiervoor volgens de bestuurders noodzakelijke infrastructurele ingrepen, in het MER wordt aangemerkt als referentiesituatie. Immers, dan worden de gevolgen daarvan aangemerkt als 'autonome groei', waarvoor geen maatregelen worden getroffen.

Veiligheid

Door o.a. de Veiligheidsregio's wordt gewaardeerd dat in de Aanvulling de gevolgen voor het groepsrisico nader zijn beschouwd. De Veiligheidsregio's adviseren om bij de keuze voor een variant, of wanneer geen keuze wordt gemaakt en de huidige route extra wordt belast, adequate veiligheidsmaatregelen te treffen op het gebied van bestrijdbaarheid, zelfredzaamheid en de oversteekbaarheid van overwegen. In het MER 1^e fase heeft alleen een toets aan wet- en regelgeving plaatsgevonden. Deze is weinig onderscheidend waardoor geen uitspraak mogelijk is over de veiligste variant.

Daarom is in de Aanvulling op het MER hier nader op ingegaan.

Varianten, alternatief tracé door de Achterhoek

De overheden verzoeken om de bestaande route via Amersfoort en Deventer als volwaardige variant mee te nemen in de afweging en niet alleen als referentiesituatie. Als gevolg van lagere prognoses is kiezen voor de nieuwe route over de IJssellijn volgens hen nu prematuur.

Aan dit verzoek is voldaan; in het MER 1^e fase en in de Aanvulling op het MER 1^e fase is deze referentiesituatie volledig onderzocht en de milieueffecten ervan zijn in kaart gebracht.

Provinciale Staten van Overijssel zijn van mening dat in het MER 2^e fase het gehele tracé van Tweede Maasvlakte tot Duitse grens moet worden meegenomen, met inbegrip van de kansrijke alternatieven (ook op Duits grondgebied).

Net als omwonenden geven ook overheden aan dat een alternatief tracé door de Achterhoek moet worden onderzocht.

Besluitvorming

De overheden in Oost-Nederland geven aan dat de effecten op de IJssellijn tussen Elst en Zutphen en tussen Hengelo en de grens nog niet bekend zijn. Zij verwachten dat ook op deze trajecten een verslechtering van de leefomgeving optreedt. Deze effecten kunnen volgens hen ook verschillen per onderzochte variant tussen Zutphen en Hengelo, en daarom voldoet de huidige informatie niet om er al een routekeuze op te baseren. De keuze voor een route is volgens deze overheden pas mogelijk na het tweede fase MER-onderzoek.

Reacties uit andere landsdelen

Namens Provincies Noord Holland, Flevoland en Utrecht, Stadsregio Amsterdam, Gemeenten Almere en Amsterdam is een reactie ingediend door de Metropool Regio Amsterdam (MRA). De MRA geeft aan dat men een landelijke en integrale lange termijnvisie op het goederenvervoer per spoor mist. De MRA vreest dat het doel van PHS niet gehaald wordt nu (vanwege de achterblijvende groeiprognoze) gekozen is om het aantal extra goederenpaden door Oost-Nederland te verlagen tot één pad. Als de route wordt beperkt tot één extra pad zit deze route eerder 'vol' en zullen goederenvervoerders volgens de MRA de huidige route via Amsterdam blijven gebruiken. Dit kan leiden tot verdringing van reizigerstreinen en van andere goederenstromen.

4.3

Reacties van spoorvervoer gerelateerde bedrijven

Algemeen

Vanuit de havenbedrijven en de spoorvervoerders wordt gepleit voor een doorgaande route met zoveel mogelijk capaciteit.

Toekomstvastheid

Het Havenbedrijf Amsterdam stelt dat de 'toekomstvastheid' bij 1 of 2 extra goederenpaden niet bij alle varianten dezelfde score kan opleveren. Het Havenbedrijf pleit voor routing volgens het zogenoemde 2/2/2-model uit de Voorkeursbeslissing PHS(2010), dus met 2 extra goederenpaden door Oost-Nederland. Het Havenbedrijf Rotterdam pleit, vanwege de forse investeringen, voor een kwalitatief goed en toekomstvast spoorproduct.

Kies een variant zonder kopmaken

Havenbedrijf Rotterdam en het KNV Spoorvervoer menen dat de variant Kopmaken te Deventer significant minder toekomstvast is dan de andere varianten. Zij bepleiten een goederenverbinding met rechtstreekse routes zonder kopmaken, gericht op het realiseren van een 'groene golf'. De EVO (die de logistieke belangen behartigt van 20.000 bedrijven, producenten en handelaren) acht de variant Kop maken Deventer niet gewenst vanwege de grotere kans op verstoringen in de treinenloop en hogere kosten. De EVO heeft voorkeur voor de variant Twentekanaallijn met als aanbeveling deze meteen geschikt te maken voor 2 goederenpaden.

Uitbreiding capaciteit is noodzakelijk

Het KNV, afdeling Spoorvervoer, geeft aan dat er in de huidige situatie al capaciteitsproblemen bestaan op met name het traject Deventer - Oldenzaal. Omdat het goederenvervoer gaat toenemen is het van groot belang dat de spoorinfrastructuur wordt verbeterd zodat er geen verdere vermindering van de capaciteit optreedt.

Colofon

Titel:

Milieueffectrapportage
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
Goederenroute Oost-Nederland
Consultatienota Aanvulling MER 1^e fase

Opdrachtgever:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Tekstbijdrage:

ProRail
Movares

Datum:

April 2014

Vormgeving en productie:

Inpladi bv, Cuijk



Ministerie van Infrastructuur en Milieu



Medegefinancierd door de Europese Unie
Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)