

## Zienswijze gemeente Hengelo

[Zienswijze ontvangen 14-03-2012; reacties afgerond 05-09-2012].

De zienswijze van de gemeente Hengelo op de Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau is samengevat in 38 reactiepunten die zijn opgenomen in onderstaande tabel. Bij een aantal reactiepunten staat een verwijzing naar een zogenaamd “kernpunt” waarin de reactie terug te vinden is. De overige punten zijn voorzien van een reactie. De beantwoording van kernpunten uit alle ingediende zienswijzen is opgenomen in een tabel in de Nota van Antwoord die op 03-08-2012 is gepubliceerd. Deze tabel is tevens opgenomen in voorliggend document.

Reactie-punt	Samenvatting zienswijze	Reactie
1	De gezamenlijke overheden in Oost-Nederland hebben in november 2011 een standpunt ingenomen over ontwikkelingen goederenvervoer Oost-Nederland. De gemeente beschouwt dit standpunt “Toename goederenvervoer via Oost-Nederland: Nee, tenzij” als onderdeel van haar zienswijze.	Zie beantwoording kernpunt 1.1.3
2	Gemeente Hengelo ondersteunt primaire doel PHS, het stimuleren van personenvervoer over het spoor. Is ook primaire doel voor Oost Nederland. Dit is bij plannen die er nu liggen onvoldoende het geval. Oost Nederland ondervindt in huidige plannen vooral lasten in de vorm van aantasting van het leefmilieu door sterke groei van goederenvervoer.	Zie beantwoording kernpunt 1.1.5
3	Regio Twente heeft tientallen miljoenen geïnvesteerd in verbetering van de kwaliteit van personenvervoer. Dit kan niet samengaan met verzesvoudiging van het goederentransport.	In de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010 is ook rekening gehouden met het naar verwachting groeiende personenvervoer per spoor, ook in de regio Twente; daarbij is niet gebleken dat deze groei, in combinatie met het verwachte goederenvervoer, niet op de bestaande sporen afgewikkeld zal kunnen worden. Na afronding van het m.e.r.-onderzoek kan dit opnieuw beoordeeld worden.
4	Raad van gemeente Hengelo heeft in een unaniem aangenomen motie uitgesproken tegen de plannen te zijn voor de forse toename van goederenvervoer over het bestaande spoor dwars door de stad Hengelo. Motie is bijgevoegd.	Wij hebben kennisgenomen van de door de Gemeenteraad aangenomen motie van 21 februari 2012. De motie is vertaald in verschillende reactiepunten in de gemeentelijke zienswijze. De reactie op deze punten is opgenomen in de voorliggende beantwoording van deze zienswijze.
5	Gemeente Hengelo dringt erop aan om mogelijkheden van het Twentekanaal voor grotere benutting van de binnenvaart als een van de alternatieven in het onderzoek te betrekken. (Voorwaarde: recente besluit om sluis Eefde uit te breiden.) Ook de mogelijkheden maximaal gebruik te maken van de volledige Betuweroute moet deel uitmaken van het onderzoek.	Zie beantwoording kernpunt 1.2.2

Reactie-punt	Samenvatting zienswijze	Reactie
6	Als toename goederenvervoer per spoor via de grensovergang Oldenzaal noodzakelijk blijkt verwacht gemeente Hengelo mitigerende maatregelen zodat er geen negatieve gevolgen zijn voor leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid voor de bewoners langs het spoor. Verzoek om maatregelen en alternatieven te betrekken die bij trajectnota/MER Noord Oostelijke Verbinding uit 1998 zijn onderzocht.	Zie beantwoording kernpunt 5.1.2
7	Besluitvormingsmoment (aangekondigd medio dit jaar) kan niet eerder plaatsvinden dan nadat eerst grondig is onderzocht of en zo ja in welke mate groei van spoorgoederenvervoer via lijn Elst - Oldenzaal noodzakelijk is en welke alternatieven of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn om nadelige gevolgen te voorkomen.	Zie beantwoording kernpunt 1.2.2
8	Verzoek om in notitie R&D aan te geven wat de status van het besluitvormingsmoment medio dit jaar zal zijn en welke rol de lokale overheden daarin spelen.	Zie beantwoording kernpunt 1.3.7
9	a) Verzoek om onderbouwing van de prognoses van het goederen vervoer. b) Is rekening gehouden met ontwikkeling van JadeWeserPort in Wilhelmshaven?	a) Zie beantwoording kernpunt 2.4 b) Bij het maken van de goederenvervoerprognoses is in algemene zin (modelmatig) rekening gehouden met economische ontwikkelingen; daartoe behoort ook het vergroten van zeehaven capaciteit in de zogenaamde "Le Havre – Hamburg range", zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van de JadeWeserPort.
10	Gemeente Hengelo benadrukt het belang van personenvervoer. Verzoek om uitgangspunt van PHS - bevorderen van personenvervoer per spoor door het verbeteren van het aanbod - ook op Oost Nederland te betrekken en de focus van het onderzoek niet tot goederenvervoer te beperken.	Zie beantwoording kernpunt 2.2
11	Verzoek om in onderzoek naast gerealiseerde personenvervoer ook ambities Regio Twente te betrekken en in het onderzoek expliciet te vermelden met welke personentreinaantallen/frequenties in het onderzoek rekening wordt gehouden. Belang in personenvervoer wordt zwaarder gewogen dan belang goederenvervoer.	Zie beantwoording kernpunt 2.2

Reactie-punt	Samenvatting zienswijze	Reactie
12	Bij realisatie van de geprognosticeerde groei is het voor gemeente Hengelo een minimale randvoorwaarde het ongelijkvloers maken van de kruisingen Twentekanaallijn/Geerdinksweg en Hengelo-Oldenzaal/Josef Haydnlaan om voldoende bereikbaarheid te kunnen waarborgen.	In het m.e.r.-onderzoek zullen ook de effecten bij de twee genoemde overwegen worden onderzocht; zie de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par 5.11.
13	Gemeente Hengelo verzoekt om verduidelijking met betrekking tot de vraag waarom in het MER NOV van 1998 ondertunneling van Hengelo of een omleiding om Hengelo noodzakelijk werd geacht, terwijl nu in de projectomschrijving wordt verondersteld dat met vergelijkbare vervoersprognoses via bestaand spoor afgewikkeld kunnen worden.	In het MER NOV van 1998 werd uitgegaan van hogere aantallen goederentreinen dan thans in PHS. In het huidige m.e.r.-onderzoek wordt in kaart gebracht of de effecten van gebruik van bestaand spoor met adequate maatregelen binnen de wettelijke randvoorwaarden kunnen blijven. Dat is in alle gevallen minder kostbaar en ingrijpend dan de aanleg van een tunnel of een omleiding.
14	Bij het bepalen van de goederenstroom dient de capaciteit van de gehele bestaande route in de beoordeling worden betrokken, in acht nemende dat bij concurrerende capaciteitsaanvragen openbaar vervoer voor gaat op goederenvervoer en dat op basis van de wetgeving slechts één goederenpad gegarandeerd is.	In de PHS-plannen zijn zodanige maatregelen aan de infrastructuur voorgenomen, dat van een capaciteitstekort geen sprake zal zijn. Bij het onderzoek spelen de voorrangregels van de huidige AMvB Capaciteitsverdeling derhalve geen rol.
15	Het is onterecht de referentievariant te koppelen aan het niet doorgaan van PHS. De referentievariant zou moeten uitgaan van de veronderstelling dat op de route naar de grensovergang Oldenzaal capaciteit is voor slechts een deel van de geprognosticeerde goederenstroom.	De referentiesituatie is, mede n.a.v. uw zienswijze, in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER (hst 3) anders gedefinieerd.
16	Is er voor een extra keerspoor bij Deventer nog NaNOV budget gereserveerd? Hoe verhoudt zich dat met de variant kopmaken in Deventer? Is dit veronderstelde keerspoor voldoende voor de variant kopmaken? Zo ja, wat is dan de reden waarop in de PHS variant de goederenstroom via de IJssellijn komt en in de referentievariant via de bestaande route?	In de referentiesituatie is uitgangspunt dat de keervoorziening bij Deventer, zoals voorzien in het NaNOV-programma, is gerealiseerd; die voorziening zal geschikt moeten zijn voor de 4 à 6 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen die in de referentiesituatie maximaal via de IJssellijn verwacht worden. Daarvoor is in het NaNOV-budget nog steeds geld gereserveerd. Bij de projectvariant 'kopmaken Deventer' gaat het om omvangrijkere voorzieningen, omdat er in die variant 2 resp. 1 goederentrein per uur per richting moet kunnen kopmaken.
17	Verzoek om ook al in het MER-onderzoek 1ste fase al verder te kijken dan alleen de varianten tussen Zutphen en Hengelo en de mogelijkheden van de binnenvaart te betrekken.	Zie beantwoording kernpunt 1.2.2

Reactie-punt	Samenvatting zienswijze	Reactie
18	<p>Voor traject Hengelo-Oldenzaal lijken er nauwelijks alternatieven, terwijl juist langs een deel van dit traject woningen zeer dicht op het spoor staan. Gemeente Hengelo pleit ervoor om bij de MER-studie varianten voor dit traject te betrekken. Verzoek om varianten te betrekken die in het kader van de trajectnota/MER uit 1998 zijn onderzocht, welke in het kader van de PHS-goederenrouting momenteel wordt geactualiseerd.</p>	<p>Uitgangspunt bij de PHS-Voorkeursbeslissing van juni 2010 is dat zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van de bestaande spoorlijnen, mits adequate omgevingsmaatregelen worden getroffen. Dat is dus ook het uitgangspunt voor het m.e.r.-onderzoek. Pas ingeval na m.e.r.-onderzoek onomstotelijk komt vast te staan dat gebruik van bestaand spoor niet mogelijk is kunnen eventueel tracévarianten onderzocht gaan worden.</p>
19	<p>Kijk niet alleen naar de wettelijke normen, maar betrek ook in het onderzoek de hinder- en gezondheidsaspecten (slaapverstoring) die daarmee samenhangen. Verzoek om een onderzoek naar welke maatregelen nodig zijn om hinder en gezondheidsschade niet te laten toenemen.</p>	<p>Zie beantwoording kernpunt 7.2</p>
20	<p>Onderzoek hoe kan worden voldaan aan doelstelling van nieuwe geluidwetgeving dat over langere tijd bezien de geluidbelasting niet hoger zal zijn dan heersende geluidsniveau. Breng in beeld welke maatregelen daarvoor nodig zijn. Betrek hierbij ook de handhaafbaarheid van de wettelijke normen.</p>	<p>Zie beantwoording kernpunt 5.2.5 Zie beantwoording kernpunt 5.2.7 Zie beantwoording kernpunt 5.2.8</p>
21	<p>Na inwerkingtreding van nieuwe geluidwetgeving, sprake van GPP's. Uitgangspunt is naleving wettelijke normen. M.b.t. GPP's kunnen varianten worden vergeleken op noodzakelijke maatregelen. Vwb GPP's vooral vergelijking van kosten en visuele/esthetische/landschappelijke aspecten die samenhangen met deze maatregelen. Of zal om financiële redenen gebruik worden gemaakt van de wettelijke mogelijkheid om GPP's te verhogen?</p>	<p>Zie beantwoording kernpunten 5.2.1 en 5.2.17</p>
22	<p>Verzoek om verder te kijken dan GPP's. Betrek de mate waarin GPP's langs de verschillende trajecten verschillen en de mate waarin het aantal gehinderden en de geluidbelasting verschilt van de omgeving. Betekent de keuze voor de ene variant dat het GPP langs de andere variant(en) kan worden verlaagd en daarmee het aantal gehinderden kan worden teruggebracht. Kunnen en worden GPP's daadwerkelijk gehandhaafd of moeten omwonenden rekening houden met (tijdelijke) hogere geluidbelasting omdat adequate handhaving niet mogelijk is.</p>	<p>In het m.e.r.- onderzoek worden over- en onderscheidingen van de GPP's in beeld gebracht, alsmede de maatregelen om overschrijdingen te voorkomen. Ook het aantal gehinderden wordt in beeld gebracht. M.b.t. de handhaving van GPP's: De vervoer aanvragen van alle (goederen- en reizigers-) vervoersbedrijven voor het gewenste gebruik worden jaarlijks vooraf doorgerekend en qua totale geluidproductie getoetst aan de GPP's. Voor het toekennen van de vervoeraanvragen zijn (o.a.) de GPP's het uitgangspunt en wettelijk kader. Achteraf vindt jaarlijks rapportage plaats over de opgetreden geluidbelasting in relatie tot de GPP's. In geval van overschrijding kunnen sancties worden getroffen.</p>

Reactie-punt	Samenvatting zienswijze	Reactie
23	<p>Kan met voorgenomen activiteiten worden gewaarborgd dat het gemiddelde geluidniveau over langere tijd niet hoger zal zijn dan het heersende niveau? Is te verwachten dat langs de routes de spoorbeheerder maatregelen zal treffen wanneer het plafond wordt genaderd? Of is het de verwachting dat, door sturing op capaciteit, de GPP's voor langere tijd volledig worden 'gebruikt' (incl. werkruimte van 1,5 dB) waardoor gem. geluidbelasting voor langere tijd 1,5dB hoger zal zijn dan het heersende niveau?</p>	<p>Het GPP wordt ingesteld op het gemiddeld geluidniveau van de jaren 2006 t/m 2008 + 1,5 dB. Voor de werking en handhaving van GPP's: : Zie beantwoording kernpunten 5.2.1 en 5.2.17 Uw specifieke vragen over de uitwerking hiervan kunnen pas beantwoord worden na afronding van het m.e.r.-onderzoek.</p>
24	<p>Kenmerkend voor spoorweglawaai is het optreden van relatief hoge pieken bij treinpassages gevolgd door stille perioden. GPP's zijn jaargemiddelde normen. GPP's reguleren spoorweglawaai door bij toename aantal treinpassages de afzonderlijke pieken minder hoog mogen zijn. Geven 80 passages van goederentreinen bestaand uit grotendeels stil materieel meer of minder hinder dan de ca. 15 passages van goederentreinen met regulier materiaal waar de GPP's op zijn gebaseerd?</p>	<p>De GPP's zijn gebaseerd op de situatie van de jaren 2006 t/m 2008. Meer goederentreinen hebben logischerwijs een toename van de geluidbelasting tot gevolg. De instroom van stille goederentreinen compenseert niet een toename van 15 naar 80 passages, terwijl ook de reizigerstreinen een bijdrage leveren aan de geluidbelasting. Hoe dit precies uitwerkt kan pas na afronding van het m.e.r.-onderzoek worden beoordeeld.</p>
25	<p>Voor wat betreft de hoogte van het risicoplafond externe veiligheid zijn er grote verschillen tussen de variant via Twentelijn en variant via Twentekanaallijn. Betekent een evt. keuze voor een variant via Twentelijn dat risicoplafonds voor Twentekanaallijn en voor traject delen Elst - Zutphen en Hengelo - Oldenzaal zullen worden verlaagd? Of moet nog steeds rekening worden gehouden met substantiële hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen over Twentekanaallijn?</p>	<p>Zoals is aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER (par. 5.3) gelden de in Basisnet vastgestelde risicoplafonds als <i>randvoorwaarde</i> voor de PHS-plannen. In principe worden die plafonds niet gewijzigd, ook niet nadat in PHS-kader een keuze zal zijn gedaan voor de route tussen Zutphen en Hengelo. De in Basisnet vastgestelde risicoruimte op de Twentekanaallijn zal dus blijven bestaan, ook als in PHS-kader wordt gekozen voor een andere tracévariant.</p>
26	<p>Betrek reeds uitgevoerde trillingsonderzoeken langs de IJssellijn en Twentelijn bij de studie.</p>	<p>Deze trillingsonderzoeken zullen meegenomen worden in het m.e.r.-onderzoek.</p>
27	<p>Verricht praktijkmetingen langs Twentekanaallijn. In 2009 heeft één goederentrein per dag gedurende enige maanden over Twentekanaallijn gereden, Klachten vooral over trillinghinder. Gemeente Hengelo vraagt zich af of de onderbouw van en de ondergrond langs de Twentekanaallijn zodanig vergelijkbaar zijn met de Twentelijn dat op basis van de beschikbare metingen langs de Twentelijn betrouwbare voorspellingen voor de Twentekanaallijn gedaan kunnen worden.</p>	<p>De resultaten van eerder verrichte trillingonderzoeken, waaronder ook die van de gemeente Hengelo, zullen worden meegenomen in het m.e.r.-onderzoek, Zie voorts de beantwoording van kernpunt 5.5.1</p>

Reactie-punt	Samenvatting zienswijze	Reactie
28	Gemeente Hengelo pleit ervoor om aandacht te besteden aan mogelijke maatregelen om te voldoen aan SBR-richtlijnen en daarbij informatie te betrekken die vanwege de uitgevoerde trillingsonderzoeken is verzameld.	In het MER wordt aandacht besteed aan trillingshinder. Daarbij wordt getoetst aan de SBR-richtlijn conform de Beleidsregel Trillinghinder Spoor; zie de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par. 5.5. Bij het onderzoek dat hiervoor wordt verricht zal tevens gebruik worden gemaakt van recent uitgevoerde trillingsonderzoeken in het kader van het NaNOV trillingsmetingenprogramma.
29	Omdat tot op heden nieuwe beleidsregel trillingonderzoeken nog niet is gepubliceerd verzoekt gemeente Hengelo relatie te blijven leggen met SBR-richtlijn en terughoudend te zijn met het toepassen van een nieuwe beleidsregel. Als middels beleidsregel van SBR-richtlijnen wordt afgeweken, zal dat zeer goed onderbouwd moeten zijn.	De Beleidsregel Trillinghinder Spoor is inmiddels vastgesteld. Zie beantwoording kernpunt 5.5.8
30	Betrek de samenhang tussen de verschillende milieu/hinderaspecten. Ook al blijven de afzonderlijke aspecten binnen de normen, dan kunnen alle aspecten in gezamenlijkheid grote impact hebben op de leefbaarheid.	Met dit aspect zal rekening worden gehouden. Dit is tevens een advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage. Zie de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par 5.1. en de bijlage 2 daarbij, punt nr. 16.
31	Betrek bij de beoordeling van de robuustheid ook een robuust personenvervoer en de gevolgen voor de leefbaarheidaspecten; maximaal opvullen van elke wettelijke milieunormen is gewenst.	Zie beantwoording kernpunt 5.14.1
32	De gemeente Hengelo verwijst naar de zienswijze ingebracht door het Dagelijks bestuur van de Regio Twente.	Wij verwijzen de gemeente naar de beantwoording van de zienswijze van het bestuur van de Regio Twente in de Nota van antwoord (nummer 5601).
33	ondersteunt primaire doel van PHS, stimuleren van personenvervoer over spoor, ook in Oost-Nederland en pleit voor maximaal benutten van de binnenvaart en de Betuweroute en gezamenlijke inzet om te komen tot vereiste verbetering aan het spoor in Duitsland.	Zie beantwoording kernpunt 1.2.2
34	MER-onderzoek uitbreiden met variant over water en een variant over Betuweroute.	Zie beantwoording kernpunt 1.2.2
35	Adequate mitigerende maatregelen voor leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid als er toch toename van het goederenvervoer over spoor optreedt.	Zie beantwoording kernpunt 5.1.2
36	Ook na 2020 garanties voor afdoende en duurzame maatregelen en monitoring. Gemaakte afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen rond spoor en capaciteit van aan- en aftakende spoorlijnen zijn randvoorwaarden.	Zie beantwoording kernpunt 1.1.6

Reactie- punt	Samenvatting zienswijze	Reactie
<b>37</b>	Gemeente Hengelo roept Minister op om medio 2012 over goederenrouting oost met toereikende financiering besluiten te nemen die recht doen aan aangenomen moties en gedane toezeggingen in de Tweede Kamer.	Zie beantwoording kernpunt 1.3.7
<b>38</b>	Gemeente Hengelo geeft aan dat de randvoorwaarden om Goederenrouting in Oost Nederland mogelijk te maken, de op lokaal en regionaal gemaakte afspraken zijn over de ruimtelijke ontwikkeling langs de betreffende spoorlijnen, en de capaciteit van de aantakende spoorlijnen.	Waar mogelijk zal in het MER rekening worden gehouden met lokale en regionale afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen langs de spoorlijnen.

## Kernpunten uit de zienswijzen

In een groot aantal ingediende zienswijzen kwamen opmerkingen/vragen van vergelijkbare strekking naar voren. Van deze opmerkingen/vragen zijn zogenaamde "kernpunten" samengesteld, waarop een reactie is gegeven namens de Minister van Infrastructuur en Milieu.

De kernpunten zijn gerangschikt naar de inhoudsopgave van de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
<b>Kernpunten bij par 1.1. Inleiding; Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer</b>		
1.1.1	Insprekers zijn van mening dat er een beter en diepgaander onderzoek moet komen naar nut en noodzaak van het project Goederenvervoer Oost-Nederland en verzoeken naast de MER ook een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse op te stellen.	In de voorbereidingsfase van de PHS Voorkeursbeslissing van het Kabinet (juni 2010) zijn nut en noodzaak van het programma diepgaand onderzocht. In de huidige m.e.r.-fase staan nut en noodzaak derhalve niet ter discussie. In diezelfde voorbereidingsfase van de PHS-Voorkeursbeslissing is tevens een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) gemaakt. Mede op grond van deze MKBA heeft het Kabinet geconcludeerd dat de baten van het gehele programma PHS opwegen tegen de kosten. De betreffende MKBA (inclusief second opinion) is opgenomen in de Rapportage en voorkeursbeslissing PHS. Deze is in te zien via de website <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> . Voor het PHS-onderdeel Goederenroutering Oost-Nederland wordt geen afzonderlijke MKBA opgesteld.
1.1.2	In samenspraak met o.a. ProRail zijn diverse spoorgerelateerde plannen in ontwikkeling, voorbereiding of uitvoering. Er wordt van uit gegaan dat deze plannen niet worden belemmerd door PHS. Indien uit de studie overbelastverklaring Arnhem-Nijmegen opties komen die strijdig zijn met het thans gedachte integrale spoorontwerp dan is dat niet acceptabel.	De spoorgerelateerde plannen waarover een Besluit is genomen en waarvoor financiering rond is worden meegenomen, dat wil zeggen de projecten uit het MIRT 2010 en de niet-MIRT projecten waarvoor opdracht is verstrekt voor 1 juli 2011. Indien n.a.v. overbelastverklaring Arnhem-Nijmegen maatregelen worden uitgevoerd die leiden tot een andere referentiesituatie voor PHS, zullen die worden meegenomen in het MER.
1.1.3	Door de overheden in Oost Nederland is in november 2011 een standpunt ingenomen over ontwikkelingen goederenvervoer Oost-Nederland. Verzocht wordt dit standpunt "Toename goederenvervoer via Oost-Nederland : Nee, tenzij" (tenzij is verwerkt in 7 statements) te verwerken in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en verdere onderzoeken.	De 7 statements van het standpunt van de overheden in Oost Nederland zijn opgenomen in deze lijst van kernpunten van inspraak. Meerdere insprekers hebben reacties gegeven met dezelfde strekking. De statements zijn achtereenvolgens opgenomen in de volgende kernpunten: statements 1, 2 en 3 in kernpunt 1.2.2 statement 4 in kernpunt 5.1.2 statement 5 in kernpunt 1.1.6 statement 6 in kernpunt 1.3.7 statement 7 in kernpunt 3.2.1
1.1.4	Op welke wijze wordt onderbouwd dat de gekozen variant "Hoogfrequent goederenvervoer door Oost Nederland over het spoor" überhaupt de best passende	Het Kabinet heeft op 4 juni 2010 de PHS-Voorkeursbeslissing genomen over het reizigersverkeer in de Randstad en over een toekomstvaste routing van het goederenverkeer. Deze beslissing is genomen op basis van onderzoek ( in de verkenningsfase van het project PHS) naar de goederenroutes die een verbetering opleveren voor de



Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	oplossing is met de minste effecten?	reistijd voor goederenverkeer en tevens ruimte bieden aan de frequentieverhoging van het reizigersvervoer in de brede Randstad. De onderbouwing is opgenomen in de Rapportage en voorkeursbeslissing PHS (minV&W, juni 2010). Deze is in te zien via de website <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> .
<b>1.1.5</b>	Waarom moet Oost Nederland de extra hinder van de goederentreinen accepteren terwijl het voor de regio totaal geen voordelen oplevert. De lusten voor Rotterdam en Randstad en de lasten voor Oost-Nederland	De verwachting is dat de nationale economie blijft groeien, ondanks de huidige recessie. Dit geeft groei van het reizigers- en goederen vervoer. Vanwege de blijvende groei van het reizigers- en goederenvervoer is het noodzakelijk dat het spoorwegennet voorbereid wordt op de toekomst. Hiervoor is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer opgezet. Vanzelfsprekend wordt daarbij rekening gehouden met de gevolgen voor leefbaarheid en milieu en worden adequate omgevingsmaatregelen getroffen. Het realiseren van PHS is dus een landsbelang dat daarmee indirect ook voor burgers en de regio's voordelen oplevert.
<b>1.1.6</b>	Ook na 2020 garanties voor afdoende en duurzame maatregelen en monitoring. Gemaakte afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen rond spoor en capaciteit van aan- en aftakende spoorlijnen zijn randvoorwaarden	In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER wordt voor zowel de referentiesituatie (§ 3.2) als voor de voorgenomen activiteit (§ 3.3) aangegeven hoe met de gemaakte afspraken over ruimtelijke ontwikkelingen rond spoor wordt omgegaan. Uitgegaan wordt van de ruimtelijke plannen die er nu zijn. Bij het in kaart brengen van de omgevingseffecten en de benodigde maatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen) wordt vooruit gekeken naar een periode ruim na geplande ingebruikname; gebruikelijk is 10 jaar na ingebruikneming, dus tot rond 2030. Tevens wordt getoetst of aan de wettelijke normen/ grenswaarden kan worden voldaan; is dat niet het geval, dan worden adequate maatregelen getroffen. Zolang daarvan de noodzaak niet is gebleken, komt er projectspecifiek geen permanente monitoring van omgevingseffecten.
<b>Kernpunten bij par 1.2. Inleiding; Het MER Goederenrouting Oost-Nederland</b>		
<b>1.2.1</b>	Kunt u aangeven welke wettelijke kaders relevant zijn voor de geplande uitbreiding van het goederenvervoer? Kunt u aangeven of hier wel of niet aan wordt voldaan.	Om Goederenrouting Oost-Nederland mogelijk te maken wordt voor de spoorcorridor vanaf Elst (aansluiting Betuweroute) tot de grensovergang bij Oldenzaal een procedure doorlopen op grond van de Tracéwet. De tracéwetprocedure wordt voorafgegaan door een Milieueffectrapportage (MER) waarin de milieugevolgen van het voorgenomen besluit in beeld wordt gebracht. Het MER wordt opgesteld binnen de kaders van de Wet Milieubeheer. Voor de te onderzoeken milieuaspecten zijn verschillende wettelijke kaders aan de orde. Per milieuaspect wordt in het MER het toetsingskader, inclusief de wettelijke kaders, voor het onderzoek omschreven. Vanzelfsprekend wordt voldaan aan alle in Nederland geldende wetten en regels.
<b>1.2.2</b>	Er moet beter worden onderzocht welke alternatieve modaliteiten (zoals Betuweroute, binnenvaart, kustvaart en wegen) kunnen	In opdracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu zijn, naar aanleiding van de in oktober 2010 aangenomen moties van de Tweede Kamer, onderzoeken uitgevoerd over nog beter benutten van binnenvaart en kustvaart, en van de Betuweroute. De onderzoeksrapporten zijn op 12 juli 2012

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	worden benut voor het goederenvervoer door Oost-Nederland.	door de Minister van IenM naar de Tweede Kamer gestuurd en in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a> .
1.2.4	Verzocht wordt om aandacht te schenken aan de eerder afgewezen alternatieve routes (bijv. tracé evenwijdig aan A1).	Alternatieven in de vorm van aanleg van een nieuwe spoorlijn zijn inderdaad mogelijk maar zeer ingrijpend en kostbaar. Voor het aantal goederentreinen waar het in PHS in Oost-Nederland om gaat is een nieuwe spoorlijn niet nodig omdat de extra treinen op het bestaande spoorwegennet afgewikkeld kunnen worden, mits adequate omgevingsmaatregelen worden getroffen. De PHS-Voorkeursbeslissing van het Kabinet van juni 2010 gaat daarom uit van Goederenroutering in Oost-Nederland via bestaand spoor.
1.2.5	In het verlengde van de gekozen benadering in het m.e.r.-onderzoek wordt verzocht om naast de milieueffecten en de maatregelen ook de neveneffecten van de maatregelen zelf en de daarbij behorende kosten in het onderzoek meegenomen moeten worden, zoals gevolgen en gevolgkosten voor omliggende infrastructuur en waardevermindering woningen.	In het m.e.r.-onderzoek worden, waar concrete maatregelen worden voorgesteld, vanzelfsprekend ook de effecten van die maatregelen meegenomen, voor zover die effecten redelijkerwijs en geobjectiveerd in kaart gebracht kunnen worden. Dat geldt bijvoorbeeld waarschijnlijk wel voor de mogelijke gevolgen voor omliggende infrastructuur, maar niet voor eventuele waardevermindering van woningen. (Zie daarvoor de beantwoording van kernpunt 7.1.)
1.2.6	Insprekers zijn van mening dat de MER inzicht moet geven in zowel de effecten van de geplande goederentreinen in de huidige situatie als de effecten die resteren na het treffen van maatregelen. Dit is met name van belang omdat er in het spoordeel dat tegen onze wijk aanligt in de plannen een ongelijkvloerse kruising wordt geprojecteerd (aansluiting Velperbroek) en zo'n meerjarig bouwproject heeft in de regel ook zo zijn nadelige effecten.	In het MER worden de milieueffecten van het project op de omgeving onderzocht en de wijze waarop via maatregelen de nadelige effecten gemitigeerd en gecompenseerd worden. Daardoor ontstaat ook zicht op de resterende effecten, waarvoor geen compensatie is. Het MER brengt ook de referentiesituatie in beeld: de situatie als het project niet wordt uitgevoerd. Vergelijking van deze beide situaties geeft het gevraagde beeld van de resterende effecten, die zonder het project niet zouden optreden. De effecten van het bouwproject zelf zijn pas vast te stellen als de aannemer bekend is. De beheersing van de effecten van het bouwproject op de omgeving verloopt via de procedure van de omgevingsvergunning.
<b>Kernpunten bij par 1.3. Inleiding; Context van het MER</b>		
1.3.1	A. Verzocht wordt de uitkomsten van de studies die plaatsvinden op basis van de in het najaar 2010 aangenomen moties in de Tweede Kamer een volwaardige plaats te geven in de m.e.r.-studie. B. Daarnaast wordt gevraagd op welke wijze om wordt gegaan met het advies van de Commissie voor de m.e.r.	ad A: De gevraagde "volwaardige plaats" is als volgt in de m.e.r. procedure verwerkt. Zoals is aangegeven in par 1.3 van de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER is er in de opzet van de m.e.r.-procedure rekening mee gehouden dat de resultaten van de goederenstudies ertoe zouden kunnen leiden dat wellicht tussentijds besloten wordt dat de spoorlijnen in Oost-Nederland voor minder extra goederentreinen geschikt behoeven te worden gemaakt dan volgens de PHS-Voorkeursbeslissing. Daarom wordt het m.e.r.-onderzoek uitgevoerd voor twee vervoersvarianten. Na gereedkomen van de 1e fase van het MER, gepland in de eerste helft van 2013, kan de Minister

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
		<p>van lenM bezien of er reden en ruimte bestaat om het aantal vervoersvarianten in de 2e fase van het MER te beperken; zie ook in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.</p> <p>In het m.e.r.-onderzoek zal verder gerekend worden met de actuele prognoses, die gemaakt zijn in het onderzoek naar het “lange termijn perspectief voor het goederenvervoer per spoor”. De rapporten van deze en de andere goederenstudies zijn in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a>.</p> <p>ad B: Alle inhoudelijke adviezen van de Commissie van de m.e.r. zijn overgenomen in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER. In afwijking van het advies van de Commissie voor de m.e.r heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu ervoor gekozen de goederenstudies gelijktijdig en parallel aan de m.e.r.-procedure uit te voeren om geen tijd te verliezen, mede in relatie tot de voortgang van andere projecten binnen het landsbrede Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Bovendien blijft de periode van onzekerheid voor de omwonenden daardoor het kortst. Zie voor een toelichting hierop bijlage 3 bij de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.</p>
1.3.2	<p>“De studies n.a.v. de aangenomen moties vallen buiten het bereik van deze MER”. Dit met dien verstande dat de studies qua omvang/diepgang en tijdsplanning vergelijkbaar moeten zijn met deze MER zodat een goede en verantwoorde beslissing kan worden genomen over het nut en noodzaak van goederenvervoer per trein door Oost Nederland en de mogelijke alternatieven. O.a. aan de hand van de kosten en de baten en een actualisatie van de MKBA.</p>	<p>De bedoelde goederenstudies zijn uitgevoerd naar aanleiding van de in oktober 2010 aangenomen moties van de Tweede Kamer. De goederenstudies zijn uitgevoerd met een ander doel, en deze hebben daarom niet noodzakelijkerwijs dezelfde diepgang als de m.e.r.-studie. De goederenstudies zijn op 12 juli 2012 door de Minister van lenM naar de Tweede Kamer gestuurd, en in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a>. Zie voorts de beantwoording van kernpunt 1.3.1.</p> <p>Bij de PHS Voorkeursbeslissing van het Kabinet (juni 2010) is voor het gehele programma PHS een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) gemaakt. Voor het PHS-onderdeel Goederenrouting Oost-Nederland wordt geen afzonderlijke MKBA opgesteld.</p>
1.3.4	<p>Inspreker hoopt dat door de voorstellen een fysieke uitbreiding van het traject Elst-Arnhem van twee naar vier sporen kan worden voorkomen.</p>	<p>Uitbreiding van 2 naar 4 sporen tussen Elst en Arnhem valt buiten het kader van dit project. In het MER wordt geen onderzoek gedaan naar de effecten van een dergelijke spooruitbreiding.</p>
1.3.5	<p>Inspreker beveelt aan met Duitsland te onderhandelen over een verbetering van de flessenhals aan de Duitse kant van de Betuweroute zodat deze route eindelijk optimaal benut kan worden.</p>	<p>Zie de beantwoording van kernpunt 1.3.13</p>
1.3.6	<p>In paragraaf 1.3 wordt uiteengezet welke documenten een rol zullen spelen in de beslissing van de Minister medio</p>	<p>In de ontwerp Notitie reikwijdte en Detailniveau van het MER is aangegeven dat medio 2012 een nader beslismoment gepland is. In dat beslismoment zou, naar aanleiding van de resultaten van de uitgevoerde</p>

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	2012 over hoe het verder moet. In hoeverre zal de Tweede Kamer dan mede invloed kunnen uitoefenen op deze beslissing?	goederenstudies en na bestuurlijk overleg met mede-overheden, gezien worden of wellicht tussentijds een nadere beslissing kan worden genomen over het aantal vervoersvarianten dat in het vervolg in de m.e.r.-studie zal worden meegenomen. Nu het PHS-onderdeel Goederenroutering Oost-Nederland op 5 juni 2012 door de Tweede Kamer controversieel is verklaard, is het echter niet mogelijk om een dergelijke beslissing over een tussentijdse beperking van het aantal te onderzoeken vervoersvarianten te nemen. Zie de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par. 1.3. De goederenstudies zijn uitgevoerd naar aanleiding van de door de Tweede Kamer in het najaar van 2010 aangenomen moties. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de resultaten van de goederenstudies op 12 juli 2012 aan de Tweede Kamer gezonden. De Kamer heeft de mogelijkheid hierop te reageren. De rapporten zijn in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a> .
<b>1.3.7</b>	Is in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER concreet aangegeven wat de kenmerken zijn en wat de status is van het politieke beslismoment medio 2012 en welke rol lokale en regionale overheden hierin hebben?	Nu het PHS-onderdeel Goederenroutering Oost-Nederland op 5 juni 2012 door de Tweede Kamer controversieel is verklaard, is het niet mogelijk om een dergelijke beslissing over een tussentijdse beperking van het aantal te onderzoeken vervoersvarianten te nemen. Daarom zal het lopende m.e.r.-onderzoek worden voortgezet zonder tussentijdse beperking van het aantal te onderzoeken vervoersvarianten. Zie de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par. 1.3.
<b>1.3.8</b>	Insprekers maken zich zorgen over de effecten van 2 extra goederentreinpaden per uur. Insprekers geven aan dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau duidelijker moet worden aangegeven dat het gaat om maximaal 2 goederentreinpaden en niet om 2 extra goederentreinpaden.	Het milieueffectenonderzoek wordt uitgevoerd om te kunnen bepalen welke maatregelen nodig zijn om de spoorlijnen tussen Elst en Oldenzaal/grens geschikt te maken voor 2 extra goederenpaden/uur/richting. Omdat er op het traject Deventer-Hengelo-Oldenzaal/grens ook nog goederentreinen van/naar Amsterdam rijden zullen er op dat traject dan dus in totaal 3 goederenpaden zijn. Dit is in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau verduidelijkt.
<b>1.3.9</b>	Inspreker is van mening dat toen besloten werd tot aanleg van de Betuweroute, meteen had moeten worden doorgepakt en deze lijn had moeten worden aangesloten op de spoorlijn Arnhem-Oberhausen (zoals het oorspronkelijke plan was).	Hetgeen de inspreker wil is destijds al gedaan: de Betuweroute is vanaf de ingebruikneming (in 2007) aangesloten op de bestaande 2-sporige spoorlijn Arnhem – Oberhausen. Zie verder de beantwoording van kernpunt 1.3.13.
<b>1.3.10</b>	Insprekers verzoeken aan te geven wat de noodzakelijke capaciteit van de IJssellijn is, uitgaande van het gebruik van de in het onderzoek betrokken verschillende modaliteiten (binnenvaart en Betuweroute).	Zie de beantwoording bij kernpunt 1.3.1 hierboven. Zoals daar aangegeven kan de minister van IenM bij de besluitvorming (najaar 2013) naar aanleiding van het MER 1e fase bezien of er reden en ruimte bestaat om het aantal vervoersvarianten in de 2e fase van het MER te beperken. De vervoersvarianten (2 dan wel 1 extra goederenpad/uur/richting) bepalen de “noodzakelijke capaciteit van de IJssellijn”. Zie ook de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.
<b>1.3.11</b>	Insprekers vragen zich af hoe de	Spoorvervoerders betalen aan de beheerder van het spoor

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	prognose eruit ziet als de huidige subsidie wordt afgeschaft en andere routes aantrekkelijker worden voor vervoerders.	(ProRail in Nederland, DB Netz in Duitsland) een gebruiksheffing (tol) waarvan de hoogte afhankelijk is van de lengte en de zwaarte van de trein en de lengte van de rit. Vanzelfsprekend kiezen spoorvervoerders -net zoals wegvervoerders en binnenvaartschippers - dus bij voorkeur voor de kortste route, omdat de vervoerskosten dan het laagst zijn. De vervoerskosten worden in Nederland niet door de overheid gesubsidieerd -niet voor het spoor, niet voor het wegvervoer en niet voor binnenvaart vervoer. In Duitsland gebeurt dat evenmin.
<b>1.3.12</b>	Inspreker is van mening dat in het volledige onderzoek wat betreft de route Nijmegen-Arnhem dient te worden meegenomen: of er voldoende capaciteit is voor de reizigerstreinen tussen Tiel en Arnhem, eveneens met een robuuste uitvoering.	In de m.e.r. voor Goederenvervoer Oost-Nederland wordt expliciet gekeken naar de afwikkeling van goederenvervoer via het spoor tussen de aftakking van de Betuweroute in Elst en de grensovergang bij Oldenzaal. Een robuuste uitvoering in relatie tot al het verwachte treinverkeer (reizigers en goederen) maakt hiervan onderdeel uit. Alles buiten de route Elst - Oldenzaal maakt geen onderdeel uit van het plangebied van de m.e.r.
<b>1.3.13</b>	A. Inspreker is van mening dat de Betuweroute beter moet worden aangesloten op het Duitse spoorwegennetwerk. B. Daarnaast moet onderzocht worden welke andere mogelijkheden dan treinverkeer er zijn om goederen te vervoeren.	ad A: De Betuweroute is thans aangesloten op het Duitse spoornetwerk met een 2-sporige spoorlijn tot in het Ruhrgebied. Voor 2020 wordt die Duitse spoorlijn verbreed tot 3 sporen, zodat er ook na 2020 voldoende capaciteit beschikbaar zal zijn. Zie voorts het rapport "Maximaliseren gebruik Betuweroute" (IenM, 2012) dat op 12 juli 2012 door de Minister van IenM aan de Tweede Kamer is gestuurd; het rapport is in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a> . Het PHS-voornemen om het spoortraject Elst – Oldenzaal/grens geschikt te maken voor meer goederentreinen is dus niet ingegeven door een mogelijk capaciteitstekort op de Duitse Betuweroute (want dat wordt niet verwacht), maar omdat de spoorroute via Oldenzaal/grens de kortste route is voor vervoer met herkomst of bestemming in Scandinavië, Noord- en Oost-Duitsland, Polen en Tsjechië.  ad B: Zie beantwoording kernpunten 1.2.2 en 1.3.5
<b>1.3.14</b>	Inspreker vraagt zich af wat de nut en noodzaak van het project is en stelt dat er geen goed onderzoek is gedaan naar de alternatieven.	Zie beantwoording kernpunten 1.1.1 en 1.2.2
<b>1.3.15</b>	Inspreker verzoekt alle onderzoeken apart voor Bathmen uit te laten voeren.	De onderzoeken in de m.e.r. richten zich op de volledige tracévarianten binnen het plangebied van het project Goederenroutering Oost-Nederland. Bathmen maakt hiervan onderdeel uit; er is geen reden om voor Bathmen apart onderzoek te laten uitvoeren.
<b>1.3.16</b>	Inspreker geeft aan dat er ook aangegeven dient te worden wat er gebeurt indien tijdens het ijk-moment in medio 2012 de planning en het budget niet gehaald worden. Wat betekent dit concreet? Wordt op dat	Het "ijkmoment" medio 2012 zou niet gaan over "de planning en het budget", maar uitsluitend over een mogelijke beperking van het aantal vervoersvarianten. Nu het PHS-onderdeel "Goederenroutering Oost-Nederland" op 5 juni 2012 door de Tweede Kamer controversieel is verklaard is het echter niet mogelijk om een dergelijke beslissing over een tussentijdse beperking van het aantal te

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	moment het MER onderzoek stopgezet.	onderzoeken vervoersvarianten te nemen. Het lopende m.e.r.-onderzoek zal zodoende worden voortgezet met alle vervoersvarianten. Na gereedkomen van de 1e fase van het MER, gepland in de eerste helft van 2013, kan de Minister van IenM bezien of er reden en ruimte bestaat om het aantal vervoersvarianten in de 2e fase van het MER te beperken; zie ook in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par. 1.3. Er is geen aanleiding om het m.e.r.-onderzoek te stoppen.
<b>Kernpunten bij hoofdstuk 2. Projectomschrijving</b>		
<b>2.1</b>	Insprekers maken zich zorgen over het nachtelijk gebruik van het spoor door goederentreinen. Insprekers wijzen er op dat toenmalig Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Netelenbos, de belofte heeft gedaan geen goederentreinen in de nachtelijke uren te laten rijden.	Bij het besluit om geen nieuwe Noord-Oostelijke Verbinding voor goederenvervoer aan te leggen is door toenmalig minister Netelenbos geconstateerd (brief van 11 april 2000 aan de Tweede Kamer, Kamerstuk 22589, nr. 157) dat het verwachte goederenvervoer tussen de Betuweroute en Twente over bestaand spoor door Arnhem en via de IJssellijn zal kunnen rijden: het ging naar de verwachting van 1999 voor rond het jaar 2015 om niet meer dan rond 21 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen, en die treinen konden binnen de toenmalige geluidregels over de IJssellijn rijden, maar niet 's nachts. Dat was dus geen "belofte", maar een feitelijke constatering, op basis van de toen geldende geluidregelgeving. Overigens is het aantal goederentreinen dat bij de huidige nieuwe geluidwetgeving (van kracht sinds 1 juli 2012) en zonder nadere maatregelen over de IJssellijn kan rijden veel lager dan de genoemde 21 per etmaal; in de referentiesituatie van het m.e.r.-onderzoek zal dat nader worden uitgewerkt.
<b>2.2</b>	Insprekers zijn van mening dat het extra goederenvervoer per spoor door Oost-Nederland niet ten koste mag gaan van de ambities voor het verhogen van de frequenties van het reizigersvervoer op sommige lijnen.	Het reizigersvervoer wordt volledig in het MER meegenomen, zoals ook in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER is aangegeven (hoofdstuk 3). Daarbij wordt vanzelfsprekend ook rekening gehouden met de verwachte groei in het reizigersvervoer. Ambities buiten het kader van PHS vergen afzonderlijke procedures.
<b>2.3</b>	Insprekers verzoeken de vrije kruising bij Elst alsnog op te nemen in de m.e.r.-procedure. Inspreker is van mening dat de aanleg van de vrije kruising noodzakelijk is ten behoeve van de goederentreinen die vanaf de Betuweroute via Arnhem en Zutphen naar de Duitse grens gaan rijden.	De vrije kruising bij Elst wordt niet primair veroorzaakt door het goederenvervoer, maar is primair benodigd als gevolg van de sterke frequentieverhoging van de reizigerstreinen tussen Arnhem en Nijmegen. Deze maatregel (de vrije kruising) is daarom bij de PHS-corridor Schiphol-Arnhem-Nijmegen ondergebracht. De milieueffecten van de vrije kruising worden op dezelfde manier onderzocht als in het MER voor Goederenrouting Oost-Nederland.
<b>2.4</b>	A. Insprekers verzoeken de vervoersprognoses in de Notitie te verduidelijken: waar zijn de prognoses op gebaseerd, uit welk jaar stamt de prognose, is er rekening gehouden met de economische recessie. B. En hoe deze prognose zich verhoudt tot de eerder	ad A: De goederenprognoses zijn gebaseerd op: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sociaal-economische ontwikkelingen volgens het Europees Trend scenario (laag, midden, hoog);</li> <li>• Ontwikkelingen in de transportsector;</li> <li>• Kolenvervoer per spoor van de Rotterdamse en Amsterdamse havens naar Duitsland als gevolg van de waarschijnlijke sluiting van de Duitse kolenmijnen;</li> <li>• De wereldwijde sterke groei van het containervervoer dat in Nederland mede wordt gefaciliteerd door de komst van</li> </ul>

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	<p>genoemde aantallen goederentreinen in het project NOV.</p> <p>C. Tevens vragen insprekers in dit verband inzicht in de vrije capaciteit op het aansluitende spoornetwerk in Duitsland.</p>	<p>de Tweede Maasvlakte en nieuwe en uit te breiden containerterminals in de andere havens;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Een opkomende liberalisatie van het spoorvervoer richting België en Frankrijk.</li> </ul> <p>De prognoses zijn in 2008 opgesteld door TNO, toen de recessie nog niet verwacht werd. Deze prognoses zijn in het kader van PHS geconsulteerd bij betrokken marktpartijen, regio's, Belgische en Duitse betrokkenen. Inmiddels zijn in het kader van de goederenstudie "lange termijn perspectief voor het goederenvervoer per spoor"(TNO 2012, in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a>) nieuwe actuele goederenprognoses gemaakt, waarbij de invloed van de recessie is meegenomen. Deze nieuwe actuele prognoses zullen in het vervolg van het m.e.r.-onderzoek worden gehanteerd.</p> <p>ad B: De MER voor een Noord-Oostelijke Verbinding uit 1998 was gebaseerd op prognoses voor rond het jaar 2015, gebaseerd op het beleid Transport in Balans van het ministerie V&amp;W (1996). In het rapport "actualisatie Trajectnota/MER NOV"(Movares, 2012) is een overzicht gegeven van de oude en nieuwe prognoses voor de verschillende tracés van de NOV. Dit rapport is in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a></p> <p>ad C: De gevraagde informatie is te vinden in het recente rapport "Maximaliseren gebruik Betuweroute" (IenM, 2012). Dit rapport is in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a>.</p>
2.5	<p>Inspreker geeft aan dat volgens de Overeenkomst van Warnemünde d.d. 31-08-1992 de Noordtak en de Zuidtak niet door bewoonde gebieden getrokken zouden worden. De Noordtak zou van Zevenaar naar Oldenzaal getrokken worden en de Zuidtak zou van Valburg om Nijmegen heen geleid worden via Venlo.</p>	<p>In de Overeenkomst van Warnemünde (1992) is uitsluitend afgesproken dat het goederenvervoer tussen beide landen gebruik blijft maken van de volgende drie grensovergangen: Oldenzaal, Zevenaar en Venlo. Of daarvoor de aanleg van nieuwe spoorlijnen (zoals een Noordtak en Zuidtak van de Betuweroute) al dan niet nodig zijn is niet in de Overeenkomst vastgelegd: daarover beslist elk land zelf. De huidige prognoses rechtvaardigen geen aanleg van nieuwe lijnen. Op basis van de Voorkeursbeslissing PHS van het kabinet in 2010 wordt daarom in het MER de goederenroutering over bestaande spoorlijnen in Oost-Nederland onderzocht.</p>
2.6	<p>Er wordt uitgegaan van de capaciteit van de Duitse spoorlijn voor goederentreinen over de grens bij Oldenzaal. Dit is volgens inspreker een onjuist uitgangspunt. Deze capaciteit is volgens DB Netz zonder nadere maatregelen minimaal 100 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen.</p>	<p>In tabel 1 van §2.3 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau valt af te lezen dat de prognose voor het traject over de Twentelijn bij Oldenzaal maximaal 80 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen bedraagt. In 2030 is dit aantal op 98 geprognosticeerd. Voor beide jaartallen geldt dat dus de prognose past binnen de beschikbare capaciteit van minimaal 100 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen op de Duitse spoorlijn over de grens bij Oldenzaal.</p>
2.7	<p>Gesteld is door de provincie dat nu 15 goederentreinen van de Twentekanaallijn gebruik</p>	<p>Over de Twentekanaallijn rijden in de huidige situatie incidenteel goederentreinen.</p>

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	<p>maken. Dit is aanmerkelijk lager (0-treinen).</p>	
2.8	<p>Inspreker wil weten hoeveel goederentreinen er over het spoor zullen gaan rijden in de dag-, avond- en nachtperiode en waar deze aantallen op gebaseerd zijn. Kunnen deze aantallen nog toenemen in de toekomst en zo ja, met hoeveel?</p>	<p>In het onderzoek wordt uitgegaan van een procentuele verdeling van de goederentreinen over dag (55%), avond (20%) en nachtperiode (25%). De werkelijke aantallen treinen moeten passen binnen de geluidruimte die de wet geeft. (Als het percentage stille treinen lager is dan waarmee rekening is gehouden kunnen er dus minder treinen rijden). Het aantal treinen waarmee in de studie rekening wordt gehouden is aangegeven in de prognose zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.</p>
2.9	<p>A. Hoe ziet de prognose van het aantal reizigerstreinen eruit? B. Van welke voorrangsregels wordt uitgegaan als de prognose reizigersvervoer bekend is en kan dit leiden tot een bijstelling van de prognose voor het aantal goederentreinen waar in het MER vanuit wordt gegaan?</p>	<p>ad A: De prognose van de aantallen reizigerstreinen in Oost Nederland zal in het MER worden uitgewerkt en toegelicht. ad B: In het MER wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn om <u>al</u> het verwachte treinverkeer (zowel reizigers als goederen) mogelijk te maken. In het onderzoek is derhalve geen "voorrangsregel" aan de orde.</p>
2.10	<p>ProRail heeft op verzoek van V en W meegewerkt aan de zogenaamde Regionale Markt en Capaciteits Analyse voor het Spoor. Hieruit zijn o.a. plannen voortgekomen voor verbeteren treindienst Winterswijk-Zutphen, Zutphen-Deventer en ook plannen voor een grensoverschrijdende spoorverbinding Arnhem-Emmerich. Hierin is voorgesteld de treindiensten Winterswijk-Zutphen en Zutphen-Deventer onafhankelijk te laten plaatsvinden (ontvlechting) en daarnaast maatregelen ter verhoging aankomst- en vertreksnelheid. Er wordt vanuit gegaan dat deze maatregelen bij verdere uitwerking van de m.e.r. worden meegenomen.</p>	<p>Bij de uitwerking van het MER wordt rekening gehouden met de concrete besluiten die zijn voortgekomen uit de Regionale Markt en Capaciteitsanalyse voor het Spoor.</p>
2.11	<p>Het PHS en de komst van de tweede Maasvlakte zouden een volledige nieuwe situatie creëren met betrekking tot de intensiteit van het spoorgoederenvervoer op de spoorlijnen in Overijssel en Gelderland. De intensiteit op de sporen zal toenemen. Dit moet als de komst van een volledige "nieuwe situatie" worden beschouwd.</p>	<p>De PHS-Voorkeursbeslissing van juni 2010 houdt in dat de bestaande spoorlijnen tussen Elst en Oldenzaal geschikt worden gemaakt voor meer goederentreinen. Dat is dus geen "nieuwe situatie", maar intensiveren van de "bestaande situatie".</p>
<p><b>Kernpunten bij par 3.1. Tracé's; De tracévarianten en de referentie</b></p>		



Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
3.1.1	Wij zouden onderzocht willen hebben: De Noordtak van de Betuwelijn als volwaardig alternatief. Het lijkt alsof er, voordat de gevolgen onderzocht zijn, al vast lijkt te staan dat het verkeer over het bestaande spoor Elst- Arnhem zal gaan plaatsvinden.	In de voorbereidingsfase van de PHS-Voorkeursbeslissing is – zoals bij alle infrastructuurprojecten gebruikelijk is - bij het zoeken van oplossingen primair gekeken naar gebruik van bestaand spoor; pas als bestaand spoor geen oplossing biedt kan gekeken worden naar de aanleg van geheel nieuwe spoorlijnen (immers veel kostbaarder en ingrijpend). Gebleken is dat de bestaande spoorlijnen van Elst naar Oldenzaal/grens voldoende capaciteit hebben voor het verwachte goederenvervoer, mits adequate omgevingsmaatregelen worden getroffen (die in het MER onderzocht worden). Onderzoek naar een geheel nieuwe spoorlijn, zoals een Noordtak van de Betuweroute, is dus niet nodig.
3.1.2	Inspreker vraagt af te zien van het gebruik van het bestaande spoor voor het goederenvervoer en een gescheiden goederentracé aan te leggen.	Zie de beantwoording van kernpunt 3.1.1. hierboven.
3.1.3	Onduidelijk is hoe de totaalbeoordeling van de varianten op de verschillende aspecten wordt opgebouwd. Inspreker is van mening dat hiervoor vooraf het wegings- en beoordelingskader met instemming van lokale overheden moet worden weergegeven.	In het MER worden de effecten van de varianten geobjectiveerd weergegeven en waar nodig getoetst aan wettelijke normen. “Weging en beoordeling” is in het MER niet aan de orde; dat geschiedt na gereedkoming van het MER door de gebruikers van het MER (insprekers, adviseurs, de minister) op grond van hun eigen inzichten en beoordelingskader.
3.1.4	Het spoordeel Hengelo/Oldenzaal/Duitse grens is conform het besluit van 20/12/2004 van Minister van V&W geen hoofdspoor. Dit betekent voor inspreker dat verhogen van dit spoor niet zonder wijziging van dit besluit mogelijk is. Wijziging van dit besluit heeft consequenties voor het huidige tracé. Deze wijzigingen zullen, alvorens over te gaan naar intensivering, moeten worden gerealiseerd.	Het traject Hengelo - Oldenzaal/grens maakt onderdeel uit van het hoofdspoorwegennet. De stelling dat dit niet het geval is berust op een misverstand.
3.1.5	Inspreker is van mening dat vervoerders, politici, NS en ProRail willens en wetens tegen een zo laag mogelijke prijs containers door Oost-Nederland wensen te vervoeren. Mensen naast de lijn? Dat is lastig. Liefst negeren	Wij nemen kennis van deze mening.
3.1.6	Wil men de aanloop via Elst, Arnhem, Velp, Dieren en Brummen ook niet gebruiken, dan zou verdubbeling van de lijn Apeldoorn - Zutphen, aan	De Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010 is mede gebaseerd op het uitgangspunt dat de Betuweroute zoveel mogelijk benut wordt. Het voorstel van de inspreker strookt niet met dit uitgangspunt.

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	kunnen sluiten op de lijn via het Twentekanaal.	
3.1.7	In het Witboek Vervoer van de Europese Unie staat dat de lidstaten hebben afgesproken, zoveel mogelijk te streven naar goederenvervoer over spoor en water. Vervoer over water komt in de ontwerpnotitie niet aan de orde. De variant om het Twentekanaal te verlengen naar het Duitse Mittelland Kanal zou onderzocht moeten worden.	Naar aanleiding van een motie van de Tweede Kamer is onderzocht of een deel van het goederenvervoer, dat per spoor via de Nederlands-Duitse grens verwacht wordt, ook met de binnenvaart of kustvaart zou kunnen plaatsvinden. Het rapport is in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a> . Uit dat onderzoek is gebleken dat inderdaad een deel (maximaal 9 %) van het spoorvervoer over de Nederlands – Duitse grens ook per schip zou kunnen geschieden, maar wel tegen hogere kosten en met een langere transportduur. De aanleg van een nieuw verbindend Twente – Mittellandkanaal leidt niet tot een andere conclusie (zie par. 4.3 in het rapport).
3.1.8	De effecten van een toepassing van een tunnel, een verdiepte halfopen betonnen bak en een verdiepte open betonnen bak binnen het project moeten ook worden onderzocht.	De te onderzoeken varianten in het MER worden beschreven in hoofdstuk 3 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze varianten zijn gebaseerd op gebruik van het bestaande spoor, waarbij de benodigde omgevingsmaatregelen worden getroffen. Verdiepte liggingen en tunnels zijn kostbare maatregelen. Pas indien en wanneer zou blijken dat met maatregelen rond het bestaande spoor de effecten onvoldoende beperkt kunnen worden, kan overwogen worden om een (half) verdiepte ligging en/of tunnel te onderzoeken.
3.1.9	Inspreker vindt dat vastgesteld moet worden wat de huidige benutting is (referentie huidige situatie) en de ontwikkeling hiervan. Dit moet meegenomen worden bij het vaststellen van de totaal benodigde capaciteit.	Inderdaad. Zoals omschreven in hoofdstuk 3 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER zullen de varianten worden vergeleken met de zogenaamde “referentiesituatie”: dit is de situatie die in 2020 en 2030 wordt verwacht als het voorgenomen besluit niet wordt uitgevoerd (dus de ontwikkeling vanuit de huidige situatie).
3.1.10	Waarom gaan alle goederentreinen niet via de Betuweroute en vervolgens bij Zevenaar de grens over richting Emmerich en Oberhausen?	Daarvoor zijn 3 redenen aan te voeren: 1. Voor treinen naar Noord-Duitsland, Scandinavië en bestemmingen in Oost-Europa is de route via Oldenzaal/grensde kortste en dus de efficiëntste. 2. In Duitsland is de capaciteit voor goederentreinen op het traject Emmerich - Oberhausen niet onbeperkt. Daardoor rijden er in de toekomst bijvoorbeeld treinen via Venlo, waarvan de logische (kortste) route via Emmerich zou zijn. 3. In het dichtbevolkte Roergebied is op de aanwezige spoorlijnen onvoldoende capaciteit om veel extra goederentreinen te verwerken tussen Oberhausen (spoorlijn vanuit Nederland) en Hamm (spoorlijn naar het noordoosten).
3.1.11	De indiener (woonachtig in Delden) verzoekt om het tracé zodanig aan te passen dat, indien wordt gekozen voor intensief vervoer over de lijn Zutphen-Hengelo, de treinen niet dwars door woonwijken heen gaan.	Voor het aantal goederentreinen waar het in PHS in Oost-Nederland om gaat is een nieuwe spoorlijn niet nodig omdat de extra treinen op het bestaande spoorwegennet afgewikkeld kunnen worden. De voorkeursbeslissing van het Kabinet gaat daarom uit van Goederenrouting in Oost-Nederland via bestaand spoor, mits adequate omgevingsmaatregelen worden getroffen. In het MER worden de effecten voor omgeving en milieu, en de noodzakelijk te treffen maatregelen onderzocht.
<b>Kernpunten bij par 3.2. Tracé's; Referentiesituatie</b>		
3.2.1	In de Ontwerpnotitie staat dat	In §3.2 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	er wordt uitgegaan van 'de ruimtelijke plannen die er nu zijn'. De minister wordt verzocht om nader te specificeren om welke type ruimtelijke plannen het gaat en deze zorgvuldig en in nauwe samenspraak met de betrokken overheden in beeld te brengen.	MER wordt voor de referentiesituatie en voor de projectvariant aangegeven hoe met de ruimtelijke plannen in de omgeving wordt omgegaan. In het MER wordt bij de beschrijving van de varianten inzichtelijk gemaakt met welke ruimtelijke plannen in het onderzoek rekening wordt gehouden. Dit geldt ook voor de referentiesituatie.
<b>3.2.2</b>	Het uitgangspunt nulvariant als het PHS in zijn geheel niet doorgaat is volgens de inspreker onjuist. Gevraagd wordt de nulvariant zodanig aan te passen, dat wordt uitgegaan van het uitvoeren van PHS reizigersvervoer zonder herroutering goederenvervoer over IJssellijn.	De referentiesituatie is de toekomstige situatie die verwacht wordt als het voorgenomen besluit (namelijk: "de spoorlijnen tussen Elst en Oldenzaal/grens geschikt maken voor meer goederentreinen") niet wordt uitgevoerd. Dit is in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER duidelijker geformuleerd.
<b>3.2.3</b>	Voor 2020 dient te worden uitgegaan van de verbreding van de A1 zoals in MIRT is vastgelegd. Op meerdere locaties en bij meerdere varianten leidt dit tot gecombineerde effecten. Deze effecten zullen zowel in MER 1e fase als in MER 2e fase in beeld moeten worden gebracht.	Dit wordt gedaan in het m.e.r.-onderzoek. In de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau is toegevoegd dat de gecombineerde effecten in beeld gebracht moeten worden.
<b>3.2.4</b>	Om afwegingen helder te vergelijken met uitgangspunten en toezeggingen vraagt Stadsregio om als referentie te beschouwen dat eventuele goederenpaden over IJssellijn en Twentelijn en/of Twentekanaallijn via Betuweroute naar Duitsland gaan.	De referentiesituatie is de toekomstige situatie die verwacht wordt als het voorgenomen besluit (namelijk: "de spoorlijnen tussen Elst en Oldenzaal/grens geschikt maken voor meer goederentreinen") niet wordt uitgevoerd. Hoe het spoorgoederenvervoer in die situatie wordt afgewikkeld is onderwerp van onderzoek; daaruit zal dan moeten blijken of er meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland zullen rijden, zoals de Stadsregio blijkbaar verwacht.
<b>3.2.5</b>	In Notitie staat dat in projectvariant ervan wordt uitgegaan dat PHS maatregelen Zutphen en vrije kruising Velperbroek en Elst zijn uitgevoerd. Uit de ontwerpnotitie blijkt niet wanneer deze maatregelen zijn uitgevoerd.	De planning van het programma PHS is erop gebaseerd dat alle voorgenomen maatregelen in 2020 gereed zullen zijn.
<b>3.2.6</b>	Welke MIRT-onderdelen zijn of worden nog uitgevoerd?	Zie de meest actuele versie van het MIRT-projectenboek, via: <a href="http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport/mirt-projectenboek">http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/meerjarenprogramma-infrastructuur-ruimte-en-transport/mirt-projectenboek</a>
<b>Kernpunten bij par 3.3. Tracé's; Voorgenomen activiteit (de projectvariant)</b>		
<b>3.3.1</b>	Wat is de reden dat de	Het oordeel over de m.e.r.-studie in 1998 was niet dat, het

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	Twentekanaallijn weer als één van de alternatieven is opgenomen, terwijl al in 1997 is aangegeven dat dit tracé op de gebieden van geluidhinder en veiligheid slecht scoorden en het aldus zinloos was om het tracé als alternatief mee te nemen?	bestaande spoor ongeschikt was voor goederentreinen, maar wel dat er heel veel maatregelen aan het bestaande spoor nodig zouden zijn. De huidige prognoses duiden op lagere treinaantallen dan in de studie van 1998, deze rechtvaardigen geen aanleg van nieuwe spoorlijnen. De maatregelen aan en rond het bestaande spoor die nodig zijn bij deze lagere treinaantallen worden nu in het MER onderzocht.
3.3.2	Inspreker vraagt welke maatregelen getroffen moeten worden om te garanderen dat de goederentreinen onderweg geen stops hoeven te maken. En welke voorzieningen dienen gerealiseerd te worden om tussenstops mogelijk te maken.	Het spoorontwerp wordt zo gemaakt dat er in de reguliere dienstregeling zo min mogelijk onnodige stops behoeven te worden gemaakt. Waar dit wel aan de orde is wordt een wachtpoor gerealiseerd.
3.3.4	De Betuweroute, de aftakking die nu gepland staat wordt alles behalve snel en rechtstreeks. Onderzoek wat het snelst en meest efficiënt is.	Voor het goederenvervoer naar Noord- en Oost-Duitsland, Polen en Scandinavië is de route vanaf de Betuweroute via Elst - Oldenzaal/grens de kortste en de meest efficiënte. Deze route is tevens sneller dan de huidige route via Rotterdam - Gouda - Breukelen - Weesp - Amersfoort - Deventer - Hengelo - Oldenzaal/grens.
3.3.5	Inspreker is van mening dat wanneer het project doorgang vindt de pijn zo veel mogelijk verdeeld moet worden over de beschikbare routes, rekening houdend met de mate van bevolkingsdichtheid langs die routes.	Er wordt kennis genomen van de mening van de inspreker. U wordt uitgenodigd om, nadat het MER 1e fase gereed is gekomen (eerste helft 2013), in de daarop volgende inspraakronde opnieuw een mening te formuleren, dan op basis van de beschikbare informatie over de milieueffecten.
3.3.6	Hoe kan het dat het zgn. 'kop maken' in Deventer deel uitmaakt van de referentiebeschrijving, maar ook als variant wordt opgevoerd?	In de referentiesituatie kan 'kop maken' nodig zijn voor de incidentele goederentreinen uit de richting Elst, zoals is aangegeven in de zogenaamde "NaNOV-brief" van de Minister van Verkeer & Waterstaat aan de Tweede Kamer dd 11 april 2000 (Kamerstuk 22.589, nr. 157). In de projectvariant van PHS gaat het om grotere aantallen goederentreinen waarvoor het bestaande rangeeremplacement geschikt gemaakt moet worden. Dit is in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER duidelijker opgeschreven.
<b>Kernpunten bij hoofdstuk 4. Procedure MER Goederenrouting Oost-Nederland</b>		
4.1	In de MER zou ik onderzocht willen hebben: wat de positie, functie en verantwoordelijkheid van controlerende instanties is namens de overheid zoals Prorail. In vervolg hierop of het instrumentarium (bevoegdheden, middelen en geld) toereikend is om deze controlerende taak ook uit te kunnen voeren	Het toezicht en controle is onderdeel van de reguliere taak van de overheid; in de meeste gevallen geschiedt dat door de Inspectie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Bij het m.e.r.-onderzoek is uitgangspunt dat het toezicht naar behoren functioneert; dat is geen onderzoeksonderwerp.
4.2	Inspreker vraagt om aandacht voor communicatie en vraagt om zorg te dragen voor het	In december 2011 heeft het ministerie van IenM het 'Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER' opgesteld en ter inzage gelegd. In deze notitie staan de

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	optimaal en volledig informeren van omwonenden en belanghebbenden. Inspreker wil geïnformeerd worden over de vervolgstappen voor wat betreft het goederenvervoer in Oost-Nederland.	voorgenomen plannen van het ministerie en ProRail om Goederenroutering in Oost-Nederland mogelijk te maken. Alle informatie en ontwikkelingen die betrekking hebben op PHS-GON zijn te vinden op de websites van de Rijksoverheid ( <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> ) en ProRail ( <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a> ). Op de ProRail-website kunt u ook uw gegevens achterlaten, zodat we u in de toekomst op de hoogte kunnen houden van de ontwikkelingen. Beschikt u niet over internet, dan is het mogelijk uw gegevens telefonisch door te geven aan ProRail Publiekscontacten, telefoon 0800-7767245 (gratis). Graag daarbij vermelden dat u op de hoogte gehouden wilt worden van de PHS.  In 2013 wordt u geïnformeerd over de resultaten van het MER 1e fase, en in 2015 over het MER 2efase/OTB. Op beide momenten zal er ook gelegenheid zijn voor inspraak/zienswijzen.
4.3	Inspreker pleit voor investeren in vertrouwen via uitgebreide inspraak en betrokkenheid, en dat sprake is van een democratisch controleerbaar en transparant proces.	PHS Goederenroutering Oost Nederland doorloopt een procedure waarin er verschillende momenten van inspraak zijn en mogelijkheden voor eenieder tot het indienen van een zienswijze. In hoofdstuk 4 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER staat een overzicht van de te doorlopen stappen in de procedure. Bij deze stappen staat aangegeven wanneer sprake is van de mogelijkheden van inspraak, het indienen van zienswijzen, en het betrekken van mede-overheden om advies.
4.4	Inspreker geeft aan dat nieuwe plannen voor Oost-Nederland een lange tijd zullen bestaan. Inspreker vindt dat de minister meer tijd zou moeten nemen voor de voorbereiding en de uitvoering van de plannen voor het goederenvervoer.	Als de feitelijke bouw van de PHS-maatregelen in Oost-Nederland start (volgens planning medio 2016) zal daaraan 8 jaar voorbereidingstijd vooraf zijn gegaan, namelijk: <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2008 – juni 2010: voorbereiding van de PHS-Voorkeursbeslissing van juni 2010;</li> <li>• juni 2010 – eind 2010: overleg Tweede Kamer;</li> <li>• 2011 – 2015: m.e.r.-procedure inclusief 3 inspraakrondes;</li> <li>• 2015 – 2016: Tracébesluit</li> </ul>
4.5	Inspreker vraagt zich af wat onderzocht wordt in respectievelijk de MER 1e- en MER 2e fase.	Dat staat beschreven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.
<b>Kernpunten bij par 5.1. Te onderzoeken milieuaspecten; Inleiding</b>		
5.1.1	Inspreker maakt zich zorgen over de effecten van de voorgenomen plannen.	We begrijpen dat u zich zorgen maakt over de voorgenomen plannen. In het m.e.r.-onderzoek zal onderzoek worden uitgevoerd naar de milieueffecten als gevolg van de voorgenomen activiteit, tevens zal in beeld worden gebracht welke maatregelen nodig zijn om de negatieve gevolgen tegen te gaan. We zullen er zoveel mogelijk aan doen om uw zorgen weg te nemen door te zorgen voor feitelijke informatie over de effecten op basis van objectief en degelijk onderzoek, en in tweede instantie door de negatieve effecten die ontstaan zo klein mogelijk te houden.
5.1.2	Inspreker vraagt zich af hoe lenM de geluidsoverlast, trillingsoverlast, barrièrewerking, langere wachttijden voor het spoor, slechtere bereikbaarheid, de	Alle effecten en te nemen maatregelen van de genoemde milieuaspecten worden onderzocht in het MER. De onderzoeken zullen tevens uitwijzen welke maatregelen genomen moeten worden om de effecten onder de wettelijke norm te houden. Deze maatregelen zullen worden gerealiseerd voordat de extra goederentreinen

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	schade aan de gezondheid, woningen, economie en natuur wil gaan aanpakken, zodat de inspreker geen last krijgt van de bijkomende problemen.	mogen rijden.
<b>Kernpunten bij par 5.2. Te onderzoeken milieuaspecten; Geluid</b>		
5.2.1	Inspreker wil weten hoe het onderzoek naar geluidbelasting plaatsvindt? Welke maatregelen worden getroffen om de geluidbelasting terug te dringen?	Het onderzoek is gebaseerd op de nieuwe geluidwetgeving (SWUNG) met vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) die sinds 1 juli 2012 van kracht is. Deze wet regelt dat de geluidbelasting langs het spoor met geluidproductieplafonds. Met een akoestisch onderzoek wordt berekend of het geluid als gevolg van de goederenrouting Oost Nederland toeneemt en zo ja hoe deze toename kan worden teruggedrongen. Bij maatregelen kan gedacht worden aan raildempers en/of geluidschermen; dat zal in het MER beschreven worden.
5.2.2	Inspreker wil weten of de effecten op de gezondheid mee worden genomen in de MER	In het MER zal op advies van de commissie voor de milieueffectrapportage ook ingegaan worden op het aspect gezondheid in het studiegebied en de mogelijke (cumulatieve) effecten van het project hierop. Zie de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par 5.13.
5.2.3	Inspreker wil weten hoe de geluidhinder gesaneerd wordt?	Bij het akoestisch onderzoek naar de gevolgen van de Goederenrouting Oost Nederland zullen de maatregelen mee genomen worden, die noodzakelijk zijn om de geluidbelasting terug te dringen bij situaties waar nu al geluidhinder is, en die vallen onder bestaande saneringssituaties. Dit is een onderdeel van het Uitvoerings Programma Geluid (UPG) van ProRail. Tevens is de inzet van de spoorvervoersector noodzakelijk door meer gebruik te maken van stiller materieel.
5.2.4	Inspreker wil weten hoe en wanneer nulmetingen worden uitgevoerd en worden deze tevens gerelateerd aan de effecten van overdag en/of 's nachts rijden?	De geluideffecten worden in het m.e.r.-onderzoek uitgevoerd volgens de daarvoor in Nederland wettelijk geldende methode (zie de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par. 5.2). Die methode werkt niet op basis van metingen, maar uitsluitend op basis van berekeningen. Er zal dus geen "nulmeting" plaatsvinden. De effecten van overdag en 's nachts rijden worden in de berekeningen verwerkt, waarbij treinen die 's nachts rijden zwaarder meetellen dan treinen die overdag rijden.
5.2.5	Inspreker wil weten wat de geluidnormen zijn waaraan voldaan moet worden.	In de Wet geluidhinder zijn de grenswaarden voor railverkeerslawaai vastgelegd. De voorkeursgrenswaarde in bestaande situaties bedraagt 55 dB(A) en bij nieuwe situaties geldt een maximaal toelaatbare grenswaarde van 68 dB(A). Per 1 juli 2012 geldt nieuwe wetgeving voor de aanleg en wijziging van hoofdwegen en hoofdspoorwegen, die is vastgelegd in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Met invoering van deze wetgeving gelden de zogenaamde geluidproductieplafonds. Bij de berekening van de geluidbelasting wordt gebruik gemaakt van referentiepunten op 50m en 100m afstand vanaf de hoofdspoorwegen. Bij overschrijding van de geluidproductieplafonds gelden de normen voor de toelaatbare geluidbelasting op achterliggende bebouwing

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
		die gesteld worden in de Wet geluidhinder. Op basis van deze normen wordt de afweging gemaakt welke eventuele maatregelen getroffen worden.
5.2.6	Inspreker wil weten wat de rol van de Commissie m.e.r. is?	De Commissie voor de m.e.r. is een onafhankelijke Commissie van deskundigen, die op verzoek van de Minister van IenM advies heeft uitgebracht over de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER (zie in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, bijlage 2). Wanneer het milieu-effectenonderzoek gereed is (volgens planning voorjaar 2013) brengt de Commissie voor de m.e.r. een advies uit over de kwaliteit van het MER-rapport. Zie verder op: <a href="http://www.commissiemer.nl/">http://www.commissiemer.nl/</a>
5.2.7	Inspreker wil weten hoe gecontroleerd wordt of er nog steeds voldaan wordt aan de geluidproductieplafonds?	De nieuwe geluidwetgeving SWUNG voert voor de beheersing van de geluidsbelasting geluidproductieplafonds (GPP's) als instrument in. In deze wet is vastgelegd dat de beheerders van de betrokken wegen en spoorwegen jaarlijks een verslag dienen uit te brengen aan het bevoegd gezag. Daarbij wordt de actuele situatie getoetst aan de geluidproductieplafonds. Het bevoegd gezag (de Minister van Infrastructuur en Milieu) beoordeelt de verslagen en publiceert deze, vergezeld van bevindingen. Dreigt er een overschrijding dan is een onderzoek verplicht om de maatregelen te onderzoeken om de geluidbelasting terug te dringen tot beneden de GPP waarde.
5.2.8	Inspreker wil weten welke maatregelen getroffen worden om de geluidsbelasting terug te dringen? Welke factoren spelen een rol bij het bepalen welke maatregelen genomen moeten worden?	Voor het terugdringen van de geluidbelasting wordt (met gebruikmaking van het doelmatigheidscriterium ivm financiële randvoorwaarden) onderzocht of met geluidbeperkende maatregelen het geluid binnen het geluidproductieplafond kan worden terug gebracht. Conform de systematiek van de Wet geluidhinder hebben bronmaatregelen (stille wagons, stil spoor) de voorkeur boven overdrachtsmaatregelen (geluidschermen). Er zijn verschillende maatregelen beschikbaar. In volgorde van prioriteit: bronmaatregelen, overdrachtsmaatregelen, en maatregelen bij de ontvanger. Bij voorkeur wordt de geluidhinder bij de bron aangepakt. Dat kan bijvoorbeeld met het toepassen van raildempers, maar ook door het stiller maken van het (goederen-)materieel; daartoe is beleid in gang gezet door het ministerie van IenM en door ProRail (vervoerders kunnen korting op de gebruiksvergoeding krijgen als ze stiller materieel inzetten). Overdrachtsmaatregelen kunnen bestaan uit geluidschermen of geluidwallen die tussen de bron en de ontvanger geplaatst worden en het geluid reduceren. De mate van reductie is afhankelijk van de hoogte en de afstand tot het spoor. Bij de uitwerking van de maatregelen worden ook aspecten van landschappelijke aard, stedenbouwkundige inpassing, verkeerskundige aard, vervoerskundige aard en technische aard beschouwd.
5.2.9	Inspreker wil weten of in het MER aandacht zal zijn voor niet akoestische factoren en veranderingen in de rustperiodes?	Ja. Mede op advies van de Commissie voor de m.e.r. zal op kwalitatief niveau ook ingegaan worden op de niet akoestische factoren die de beleving van geluid kunnen bepalen, zoals de beheersbaarheid van het geluid, de voorspelbaarheid van de treinen, houding tegenover de bron, verwachtingen voor de toekomst en andere factoren

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
		die een rol kunnen spelen. Ook zal specifiek in worden gegaan op de verandering in rustperiodes. Zie in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par 5.2.
5.2.10	Inspreker wil dat er aandacht besteed wordt aan de effecten van cumulatie.	In het akoestisch onderzoek zal bij de afweging van maatregelen ook aandacht besteed worden aan de effecten van cumulatie waarbij mede de geluidbelasting van wegverkeer en aanpassingen van de infrastructuur zal worden beschouwd.
5.2.11	Hoe wordt omgegaan met laagfrequent geluid?	De wet geluidhinder bevat geen apart beoordelingskader voor laagfrequent geluid.
5.2.12	Inspreker wil weten hoe wordt omgegaan met de "ernstig slaapgestoorden"? Dit dient inzichtelijk gemaakt te worden in het MER.	Het MER gaat ook in op het aspect gezondheid waarbij voor geluid naast het aantal "ernstig gehinderden" ook het aantal "ernstig slaapgestoorden" aangegeven zal worden. Hiervoor wordt via berekeningen inzicht gegeven in de blootstelling van de geluidbelasting op de meest belaste gevel vanaf 45 dB Lden voor ernstige hinder en vanaf 45 dB Lnight voor ernstige slaapverstoring. Ook het aantal blootgestelden vanaf 55 dB Lnight zal aangegeven worden.
5.2.13	Inspreker wil weten wat de kosten zijn van de maatregelen om de geluidsbelasting te verlagen? Wie draait op voor deze kosten?	Welke kosten de geluidmaatregelen vergen kan pas na het m.e.r.-onderzoek worden vastgesteld. Die kosten vormen onderdeel van de projectkosten.
5.2.14	Inspreker wil weten wat piekgeluiden zijn en hoe hiermee wordt omgegaan? Dit dient inzichtelijk gemaakt te worden in de MER.	Het geluidniveau van passerende (goederen-) treinen fluctueert, waarbij de hoogste niveaus (pieken) voorkomen tijdens een passage en er daarna een periode aanbreekt met relatief lage geluidniveaus. Voor de beoordeling van het geluidniveau gaat de Wet geluidhinder uit van gemiddelde waarden, de zogenaamde "equivalente geluidniveaus", die in de tijd evenveel energie bevatten als het in werkelijkheid fluctuerende geluidniveau. Meer pieken leiden tot hogere waarden van het equivalente geluidniveau, evenals hogere pieken. Op die wijze wordt met het "equivalente geluidniveau" ook rekening gehouden met de geluidniveaus tijdens de piek van de passage. Onderzoek voorafgaand aan het vastleggen van de geluidnormen in de Wet geluidhinder toonde aan, dat de "equivalente geluidniveaus" een goede beschrijving geven voor de te verwachten hinder.
5.2.15	Inspreker wil weten hoe het akoestisch onderzoek rekening houdt met het ontwerp en de ligging van de baan?	Het ontwerp en de ligging van de spoorbaan zijn invoerfactoren voor de akoestische berekeningen.
5.2.16	Inspreker wil weten of de invloed van de wind meegenomen wordt bij de berekeningen?	Bij de berekening van de schermwerking wordt uitgegaan van meewindcondities, waarbij, door een meteo correctieterm op te nemen, een 'meteo-gemiddeld' equivalent geluidsniveau LAeq wordt verkregen.
5.2.17	Inspreker wil weten hoe en door wie de controle op de geluidproductieplafonds geregeld is. En door wie wordt dit gehandhaafd? Is dit een continue meting waarbij direct wordt ingegrepen bij overschrijding?	De nieuwe geluidwetgeving (SWUNG) met vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) is sinds 1 juli 2012 van kracht. Deze wet reguleert de geluidbelasting langs het spoor met geluidproductieplafonds. De GPP's zijn inmiddels vastgelegd. De geluidbelasting bij de GPP's wordt door ProRail jaarlijks gemonitord en het geluidproductieplafond mag niet worden overschreden. Dreigt er een overschrijding dan is een onderzoek verplicht om de maatregelen in kaart



Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
		te brengen om de geluidbelasting terug te dringen tot beneden het vastgelegde GPP.
5.2.18	Inspreker wil weten of de inzet van de spoorsector afgedwongen wordt om stiller materieel te gebruiken? Welke mate van controle? Sancties?	Er zijn op dit moment technische oplossingen voorhanden om bestaand goederenmaterieel stiller te maken door de gietijzeren blokkenrem te vervangen door zogenaamde K-blokken. Door het ministerie van IenM en door ProRail wordt de ombouw van het bestaande goederenmaterieel naar een stillere uitvoering gestimuleerd; in het m.e.r.-onderzoek wordt er van uitgegaan dat het goederenverkeer rond 2020 voor 80% zal bestaan uit stil goederenmaterieel.
5.2.19	Inspreker wil weten wat binnenwaarden voor geluid zijn en hoe hiermee wordt omgegaan	Met de "binnenwaarde" wordt bedoeld op het geluid binnen een woning. In het bijzondere geval dat het niet lukt om de buitenwaarde (aan de gevel van een woning) onder de wettelijke norm te krijgen, wordt onderzocht of de binnenwaarde wel voldoet aan de norm die daarvoor geldt; zo niet, dan worden maatregelen getroffen om de binnenwaarde te verlagen tot de normwaarde. De binnenwaarden voor geluid zijn bij wet geregeld. De norm voor de binnenwaarde van woningen is afhankelijk van de situatie.
5.2.20	In hoeverre voldoet de bestaande gevelisolatie langs IJssellijn en Twentelijn nog vanwege het toenemende aantal goederentreinen? Wat zijn de kosten om de gevelisolatie te laten voldoen?	Aan de hand van berekeningen wordt inzicht gegeven in de blootstelling van de geluidbelasting op de meest belaste gevel vanaf 45 dB Lden voor ernstige hinder en vanaf 45 dB Lnight voor ernstige slaapverstoring. Ook het aantal blootgestelden vanaf 55 dB Lnight zal aangegeven worden. De kosten die gemaakt moeten worden om de gevelisolatie te laten voldoen verschillen per geval en zullen in het m.e.r.-onderzoek worden meegenomen.
<b>Kernpunten bij par 5.3. Te onderzoeken milieuaspecten; Externe veiligheid</b>		
5.3.1	Hoe denkt ProRail de veiligheid voor omwonenden te kunnen garanderen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen?	Een volledige "garantie" op veiligheid kan niemand geven, ook ProRail niet. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor gelden vele wettelijke eisen aan de vervoerder en aan de wagons. Daarnaast worden de resterende risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor begrensd door de Wet Basisnet die op 19-06-2012 is vastgesteld door de Tweede Kamer; daardoor blijven langs de spoorlijnen in Oost-Nederland ook in de toekomst de risico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen onder de wettelijke normen die daarvoor gelden.
5.3.2	Inspreker maakt zich zorgen over de rampenbestrijding. Hij wil weten wat er wordt gedaan als er een ramp gebeurt met een trein, en welke maatregelen er worden genomen om een ramp te voorkomen en te bestrijden. Er wordt gewezen op bijzondere situaties zoals verhoogde ligging van het spoor op een talud. Inspreker vraagt hoe het staat met de aanwezigheid van bluswater langs één of meerdere van de betrokken spoortrajecten. Inspreker vraagt wat de kosten	Over het verwachte gebruik van de spoorlijn voor vervoer van gevaarlijke stoffen zal overleg plaatsvinden met de hulpdiensten en veiligheidsregio's. Op basis van risicobeoordeling en de overeenstemming daarover moet ook overeenstemming worden bereikt over de veiligheidsmaatregelen. Daarbij wordt ook gesproken over toegankelijkheid tot incidenten en aanrijdtijden van hulpverleners, en de eventuele noodzaak van de aanwezigheid van bluswater langs de spoortrajecten. Tevens wordt gekeken naar bijzondere situaties zoals ligging van het spoor op een talud. De eerst verantwoordelijke bij de afhandeling van een ramp is het lokale bestuur van de gemeente. ProRail heeft een calamiteitenplan klaarliggen en is er in die zin bij betrokken. Kosten voor eventueel aan te brengen voorzieningen worden in het MER in kaart gebracht.

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	zullen zijn voor voorzieningen op gebied van hulpverlening en bluswater.	
5.3.3	Inspreker maakt zich zorgen over de technische staat van goederenwagons, waarbij met name die uit Oost-Europa worden genoemd. Uit onderzoek zou zijn gebleken dat 25% van de wagons technische gebreken vertoont. Inspreker wil weten op welke manier hiermee rekening wordt gehouden.	Alle goederenwagons op het spoor moeten in zodanige technische staat zijn, dat ze voldoen aan de wettelijke eisen. Omdat een technisch gebrek nooit helemaal is uit te sluiten is de kans op een eventueel technisch gebrek van goederenwagons verwerkt in de zogenaamde "faalfrequentie", waarmee in de risicoberekeningen wordt gerekend.
5.3.4	Inspreker vraagt zich af hoe de aansprakelijkheid bij calamiteiten is geregeld.	De aansprakelijkheid op de hoofdspoorweginfrastructuur tussen Spoorwegondernemingen onderling en de Beheerder, voor zover niet in het Burgerlijkwetboek geregeld, is nader geregeld in de Algemene Voorwaarden Toegangsovereenkomst ProRail, te vinden op <a href="http://www.prorail.nl/Vervoerders/Netverklaring/Documents/2786771-v2A-Algemene_Voorwaarden_Toegangsovereenkomst_ProRail_2012.pdf">http://www.prorail.nl/Vervoerders/Netverklaring/Documents/2786771-v2A-Algemene_Voorwaarden_Toegangsovereenkomst_ProRail_2012.pdf</a>
5.3.5	Inspreker vraagt hoe controle wordt uitgeoefend op het handhaven van de normen voor vervoersplafonds uit Basisnet spoor, de samenstelling van de treinen (warme BLEVE-vrij) en de kwaliteit van het in te zetten materieel. Daarbij wordt de geconstateerde slechte kwaliteit van Oost-Europees materieel genoemd en vindt men een inspectie van wagons 1 x per 5 jaar te weinig, evenals de frequentie van de toetsing eens per vijf jaar of de risicoplafonds worden overschreden.	De Minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het handhaven van de risicoplafonds van Basisnet spoor. Dat zal geschieden op basis van monitoring gegevens van ProRail, die eens per kwartaal zullen worden beoordeeld (de genoemde frequentie van eens per 5 jaar betreft de rapportage aan de Tweede Kamer). De Inspectie van het Ministerie van IenM ziet toe op deze monitoring door ProRail, en op de kwaliteit van het ingezette materieel (wagons). De frequentie van de toezichtacties van de Inspectie wordt mede bepaald door de resultaten van een inspectie: als uit een controle-actie bijvoorbeeld relatief slechte resultaten blijken kan de controle-frequentie verhoogd worden.
5.3.6	Inspreker wijst er op dat op bepaalde locaties huizen vlakbij het spoor staan, of inspreker verzoekt rekening te houden met een veiligheidsafstand van 30 meter ten opzichte van het spoor waarbinnen geen woningen mogen staan, en vraagt zich af hoe wordt omgegaan met de huidige situatie.	U maakt zich zorgen over de veiligheid van woningen vlakbij het spoor, of U spreekt over een "veiligheidsafstand van 30 meter". Waarschijnlijk doelt u daarmee op een risicocontour die in het kader van het vervoer van gevaarlijke stoffen (in het Basisnet spoor) wordt vastgesteld. Een "veiligheidsafstand van 30 meter", waarbinnen geen woningen mogen staan, bestaat uitsluitend langs de Betuweroute. Deze veiligheidscontour is daar vastgelegd in verband met de zeer grote aantallen gevaarlijke stoffen die over deze lijn kunnen worden vervoerd. Langs de spoorlijnen tussen Elst en Oldenzaal/grens mogen – ook wanneer het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is uitgevoerd – veel lagere hoeveelheden gevaarlijke stoffen worden vervoerd dan op de Betuweroute. De risicocontour die hieruit voortvloeit bevindt zich binnen de spoorbaan; er geldt langs die spoorlijnen dus geen "veiligheidsafstand

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
		<p>waarbinnen geen woningen mogen staan” . Nergens langs die spoorlijnen geldt daarom een beperking voor woningen, nu en in de toekomst.</p>
<p><b>5.3.7</b></p>	<p>A. Inspreker wijst op de aanwezigheid van één of meerdere objecten in de spooromgeving waar sprake is van de opslag, productie of het transport van gevaarlijke stoffen (zoals LPG-stations, gastransportleidingen, e.d.). Hij vraagt op welke wijze rekening wordt gehouden met mogelijke cumulatie van risico's wanneer op het spoor een incident zou plaatsvinden met gevaarlijke stoffen vlakbij een dergelijk object langs het spoor. B. Ook wordt gevraagd of het verplaatsen van BRZO-bedrijven (zware chemische bedrijven) meegenomen is in het budget.</p>	<p>ad A: Bij het risico-onderzoek in het kader van het MER zal ook gekeken worden naar eventuele cumulatie van risico's in combinatie met bestaande objecten langs het spoor. ad B: In het kader van het MER gaan we tevens in kaart brengen of en welke BRZO-bedrijven aanwezig zijn in de (nabije) omgeving van de spoorlijnen. Mocht dit zo zijn dan worden de mogelijke risico's in combinatie met het spoorvervoer onderzocht, en in het uiterste geval wordt overwogen of zo'n bedrijf verplaatst moet worden. Dit is niet specifiek gereserveerd in het budget maar dit kan de uitkomst zijn van het m.e.r.-onderzoek.</p>
<p><b>5.3.8</b></p>	<p>Inspreker wijst er op dat de risicokaart die als bron zou zijn gebruikt voor analyse niet volledig en actueel is. Hierdoor worden zijns inziens verkeerde conclusies getrokken ten aanzien van veiligheidsrisico's.</p>	<p>Bij het berekenen van risico's externe veiligheid worden meerdere gegevensbronnen gebruikt dan alleen de risicokaart. De gegevens uit verschillende bronnen worden gecontroleerd samengevoegd. Zo zal, bij aanvang van de veiligheidsanalyses, aan betrokken gemeenten worden gevraagd de informatie van de risicokaart te controleren en zo nodig aan te vullen.</p>
<p><b>5.3.9</b></p>	<p>Inspreker verwijst naar advies van Adviesraad voor veiligheid waarin is geadviseerd op deze trajecten geen gevaarlijke stoffen te vervoeren, en vraagt waarom dit advies wordt genegeerd.</p>	<p>Een dergelijk specifiek advies heeft de Adviesraad Gevaarlijke Stoffen (AGS) niet uitgebracht. Inspreker doelt waarschijnlijk op het algemene advies van de AGS: “Risicoberekeningen volgens voorschrift” (AGS, 21-10-2010). Op 23-02-2011 stuurde de staatssecretaris van IenM het Kabinetsstandpunt n.a.v. dit AGS-rapport aan de Tweede Kamer (Kamerstukken 29 571, nr. 48). Daarin staat: “Na bestudering van het advies van de AGS en consultatie van veiligheidsdeskundigen van het RIVM is de hoofdconclusie dat de rekenmethodiek geschikt is voor de ruimtelijke inpassing van risicovolle activiteiten. De noodzaak voor fundamentele bijstelling van het beleid, zoals de AGS voorstelt, zien wij niet.”</p>
<p><b>5.3.11</b></p>	<p>Inspreker wil weten (A) hoeveel gevaarlijke stoffen er nu al over een bepaald traject worden vervoerd, (B) voor welke hoeveelheden vergunning is verleend aan vervoerders, (C) welke groei wordt verwacht en (D) of het mogelijk is dat de vervoerders vergunning gaan krijgen voor hogere aantallen. (E) Aanvullend wordt gevraagd met welk spoormaterieel en op</p>	<p>ad A: De hoeveelheden en soorten gevaarlijke stoffen die momenteel over het spoor worden vervoerd, en de verwachting over toekomstig vervoer, zullen worden opgenomen in het MER. ad B: Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is geen vergunning benodigd: als de vervoerder voldoet aan de wettelijke eisen kan het vervoer plaatsvinden. ad C: zie het antwoord bij A. ad D: zie het antwoord bij B. ad E: De spoorvervoerders zijn vrij om te bepalen met welk materieel zij gevaarlijke stoffen vervoeren, mits dit materieel voldoet aan de wettelijke eisen. Vervoer van</p>

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	welke wijze (Ketelwagen of container) de stoffen worden vervoerd, en op welke wijze het vervoer in containers wordt gemonitord.	gevaarlijke stoffen in containers vindt niet plaats (dit geldt voor de soorten en hoeveelheden gevaarlijke stoffen die relevant zijn voor de externe risico's van vervoer).
5.3.12	Inspreker spreekt zorg uit over de mogelijkheid dat de minister afgesproken veiligheidsplafonds zou kunnen verhogen.	De wet Basisnet voorziet inderdaad in de mogelijkheid dat de Minister een vastgelegd risicoplafond verhoogt; dat kan pas na een zware procedure die in de wet is vastgelegd en waarin alle mogelijke belangen worden afgewogen.
5.3.13	Inspreker vraagt om inzage in de manier waarop risicoplafonds zijn opgebouwd en berekend.	De risicoplafonds zijn bepaald en vastgelegd in het 'Basisnet Spoor'. De rapportage van de werkgroep Basisnet Spoor verschaft inzicht in de totstandkoming van de risicoplafonds. Zie op <a href="http://www.relevant.nl">www.relevant.nl</a> .
5.3.14	Inspreker vraagt wat in het algemeen of op een specifieke locatie de gevolgen zijn voor de veiligheid als de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden.	Voor het groepsrisico zijn geen harde normen vastgelegd, alleen oriënterende waarden. De wet- en regelgeving bevat regels voor de zogenaamde "verantwoording van het groepsrisico". Bij een toename van het groepsrisico moet verantwoording worden afgelegd over het te nemen besluit. Hierbij moeten in ieder geval aandacht worden besteed aan mogelijke alternatieven en risicoreducerende maatregelen en ook de mogelijkheden voor rampenbestrijding en hulpverlening belichten. Al deze aspecten zullen in de veiligheidsanalyse van PHS GON worden meegenomen. Overigens worden bij de in Basisnet vastgelegde risicoplafonds de oriënterende waarden van het groepsrisico nergens langs de spoorlijnen tussen Elst en Oldenzaal/grens overschreden. Zoals aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER (par. 5.3) zijn de risicoplafonds van Basisnet uitgangspunt voor de Goederenrouting Oost-Nederland.
5.3.15	Inspreker vraagt inzichtelijk te maken wat de effecten zijn van de herindeling van de veiligheidsregio's voor de rampenbestrijding.	Eventuele herindeling van de veiligheidsregio's heeft betrekking op de organisatie van de veiligheidsregio's en mag geen gevolgen hebben voor de uitvoering van rampenbestrijding.
5.3.16	Inspreker wijst er op dat hulpdiensten bij optredende calamiteiten niet weten wat er in een trein wordt vervoerd en dat het veel tijd kost om dat te achterhalen. Inspreker vraagt of het mogelijk is om voorafgaand aan het daadwerkelijk transport aan hulpverleners door te geven welke stoffen getransporteerd zullen worden.	Voordat de trein gaat rijden geeft de betreffende vervoerder aan ProRail door welke gevaarlijke stoffen ze gaan vervoeren en in welke wagen deze stoffen zitten. Is er een calamiteit, dan zorgt ProRail ervoor dat er binnen tien minuten informatie over de samenstelling van de trein beschikbaar is voor de hulpdiensten. Er is daarom geen reden om dergelijke informatie van tevoren aan gemeenten of hulpdiensten te verstrekken.
5.3.17	Inspreker constateert dat in par. 5.3 het toetsingskader voor de Twentekanaallijn niet wordt genoemd, en vraagt welk toetsingskader hier geldt.	Voor de Twentekanaallijn geldt hetzelfde toetsingskader. In de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dat toegevoegd.
<b>Kernpunten bij par 5.4. Te onderzoeken milieuaspecten; Luchtkwaliteit</b>		
5.4.1	Inspreker wil weten wat het effect van de toename van het	Zie par. 5.4. van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER. In het MER wordt onderzocht of de luchtkwaliteit

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	goederenvervoer is op de luchtkwaliteit en emissie van zware metalen en wat de gevolgen voor de gezondheid zijn.	beneden de wettelijk vastgestelde norm blijft. De norm (grenswaarden) komt voort uit Europese regelgeving en is door de Nederlandse overheid vertaald naar de Nederlandse Wet luchtkwaliteit. Bij vaststelling van de normen is onder andere rekening gehouden met effecten op de gezondheid. In de bureaustudie wordt uitgegaan van emissie van fijnstof als gevolg verbranding in de motor. Daarnaast wordt ook het fijnstof als gevolg van slijtage van de remmen en bovenleidingen meegenomen. Indien uit de bureaustudie blijkt dat in de toekomstige situatie de grenswaarden worden overschreden, worden maatregelen voorgesteld om de concentraties beneden de grenswaarde te krijgen.
5.4.2	De luchtkwaliteit neemt af als gevolg van wachtende voertuigen bij spoorwegovergangen.	Op locaties waar de kans op overschrijding van de grenswaarden bestaat, wordt de emissie van het wegverkeer meegenomen. Bij wachtende voertuigen is er sprake van tijdelijke emissie; de concentratie wordt over een periode van 24 uur bepaald.
5.4.3	Inspreker vraagt aan te geven welke gevolgen de inzet van diesellocomotieven heeft op de luchtkwaliteit.	In de studie wordt uitgegaan van een bepaald percentage dieseltreinen. De effecten van deze dieseltreinen (in combinatie met overig spoorvervoer) op de luchtkwaliteit worden in de studie meegenomen.
<b>Kernpunten bij par 5.5. Te onderzoeken milieuaspecten; Trillingen</b>		
5.5.1	Inspreker vraagt zich af hoe trillingen worden berekend, en welke invloedsfactoren worden meegenomen.	In het MER worden trillingen berekend met een modelberekening, waarin ook reeds uitgevoerde trillingsmetingen in het onderzoeksgebied worden betrokken. De modelberekening houdt rekening met de volgende aspecten waarvan bekend is dat ze van invloed zijn: <ul style="list-style-type: none"> <li>• verschillende onderscheidende bodemtypen langs het traject</li> <li>• aantallen en typen treinen</li> <li>• wissels</li> <li>• overgangen en kunstwerken</li> <li>• gebouwconstructie (fundering, constructie)</li> </ul> In het berekende trillingsniveau zijn de onzekerheden die gepaard gaan met de bovenstaande invloedsfactoren verwerkt. Er wordt daarbij uitgegaan van een ongunstige situatie. Het rekenmodel is gevalideerd aan de hand van metingen.
5.5.2	Inspreker heeft vraag over trillingsmetingen.	Het trillingsonderzoek ten behoeve van het MER is een bureaustudie, waarin geen metingen worden uitgevoerd. Bij de trillingsberekeningen wordt wel gebruik gemaakt van de resultaten van eerder uitgevoerde trillingsmetingen langs spoorlijnen in het onderzoeksgebied.
5.5.3	Inspreker vraagt wat de gezondheidseffecten van trillingen zijn.	In het MER worden de te verwachten trillingen getoetst aan de hand van de Beleidsregel voor trillinghinderspoor van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu : 'Besluit tot vaststelling van beleidsregels ten aanzien van trillinghinder ten behoeve van de vaststelling van tracébesluiten voor de aanleg, wijziging of het opnieuw in gebruik nemen van een landelijke spoorweg (Beleidsregel trillinghinder spoor)', besluit van 10 april 2012 nr. IENM/BSK/-2012/5478 (Staatscourant 7532 18 april 2012). Gezondheidseffecten van de optredende trillingsniveaus worden niet apart in

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
		kaart gebracht. In de streefwaarden voor maximale trillinghinder zijn de gezondheidseffecten verwerkt, doordat er in de streefwaarden rekening mee gehouden is dat mensen in de nachtperiode gevoeliger zijn voor trillingen dan overdag.
5.5.4	Inspreker maakt zich zorgen over hinder van trillingen.	In de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par. 5.5., is aangegeven wat en hoe wordt onderzocht op het aspect trillinghinder.
5.5.5	Inspreker maakt zich zorgen over schade van trillingen.	In de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par. 5.5., is aangegeven wat en hoe wordt onderzocht op het aspect trillingen. Ook mogelijke schade als gevolg van trillingen (tijdens de aanleg of door het rijden van treinen) wordt in het MER in kaart gebracht, inclusief eventuele maatregelen om mogelijke schade te voorkómen of te beperken.
5.5.6	Inspreker heeft een vraag over de eigenschappen van de goederentreinen in relatie tot trillingen.	In het trillingsonderzoek dat ten behoeve van het MER wordt uitgevoerd, wordt rekening gehouden met de eigenschappen van de verschillende treintypen. De te verwachten typen, snelheden en aantallen goederentreinen zijn het uitgangspunt voor de trillingsberekening.
5.5.7	Inspreker vraagt om openheid van het onderzoek.	Vanzelfsprekend wordt het MER en alle onderliggende onderzoek, openbaar.
5.5.8	Inspreker heeft vraag over wetgeving en beoordeling trillingen.	Momenteel is er geen wet op trillingshinder. Zoals is aangegeven in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER (in par. 5.5) worden de berekende trillingen getoetst aan de hand van de "beleidsregel trillinghinder spoor", besluit van 10 april 2012 nr. IENM/BSK/-2012/5478 (Staatscourant 7532 18 april 2012). De beleidsregel is grotendeels gebaseerd op de SBR-B richtlijn, met streefwaarden voor de maximale trillingssterkte $V_{max}$ en de tijdsgemiddelde trillingssterkte $V_{per}$ . De tijdsgemiddelde trillingssterkte $V_{per}$ is mede afhankelijk van de frequentie van de treinpassages. De Beleidsregel schrijft ook voor tot waar $V_{max}$ en $V_{per}$ moeten worden teruggebracht indien er streefwaarden worden overschreden.
5.5.9	Inspreker heeft vraag over het onderscheid tussen dag en nacht bij de beoordeling van trillingen.	Aan de hand van de 'beleidsregel trillinghinder spoor', besluit van 10 april 2012 nr. IENM/BSK/-2012/5478 (Staatscourant 7532 18 april 2012), wordt getoetst in hoeverre trillingen toelaatbaar zijn. In de beoordeling wordt onderscheid gemaakt tussen de dag- en nachtperiode, waarbij voor de nachtperiode strengere streefwaarden van toepassing zijn. Er zijn zowel streefwaarden voor het maximaal optredende niveau als voor het tijdsgemiddelde niveau.
5.5.10	Inspreker heeft vraag over de procedure bij ontstane schade van trillingen en eventuele schadevergoeding.	Als er schade aan uw woning optreedt die aantoonbaar het gevolg is van werken aan of rijden op het spoor, dan wordt die schade door ProRail vergoed. Voor schade die naar uw idee in de huidige situatie is ontstaan door trillingen van treinen kunt u een brief sturen naar ProRail, t.a.v. VMJB Noord-Oost, Postbus 503, 8000 AM Zwolle. Deze afdeling zal dan nagaan of nader onderzoek benodigd is, en de zaak verder samen met u afhandelen.
5.5.11	Inspreker heeft vraag over de afstand waarop gebouwd mag	Deze vraag is in algemene zin niet te beantwoorden, gezien de vele lokatiespecifieke factoren die een rol spelen bij

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	worden in relatie tot trillingen.	trillingen.
5.5.12	Inspreker vraagt om verheldering van de notitie 'Reikwijdte en Detail' ten aanzien van trillingen.	Zie de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau", par. 5.5. Uit een trillingsmodel volgt per variant en per woning wat de trillingseffecten zijn. In het onderzoek worden de bekende vaststaande planologische ontwikkelingen meegenomen. Aan de hand van de 'Beleidsregel trillinghinder spoor' (Staatscourant 7532 18 april 2012 besluit van 10 april 2012 nr IENM/BSK/-2012/5478) wordt getoetst in hoeverre deze trillingen toelaatbaar zijn. Varianten worden afgewogen op basis van aantallen gehinderden per variant. Indien er voor de gekozen variant overschrijdingen worden verwacht, wordt onderzocht of er doelmatige mitigerende of compenserende maatregelen kunnen en moeten worden getroffen. Bij het ontwerp van de maatregelen wordt rekening gehouden met het type trillingen dat te verwachten is bij goederenverkeer.
5.5.13	Inspreker vindt dat ten aanzien van trillingen ook rekening gehouden dient te worden met incidentele treinen.	De term "incidentele treinen" wordt gebruikt bij de registratie van de treinen die werkelijk gereden hebben (dat zijn dan reizigerstreinen, goederentreinen, en "incidentele treinen", waaronder bv de lege reizigerstreinen vallen). In het m.e.r.-onderzoek bestaat die categorie niet, er wordt gewoon gerekend met alle verwachte treinen.
5.5.14	Inspreker heeft vraag over trillingsreducerende maatregelen.	Indien er uit het trillingsonderzoek overschrijdingen van de streefwaarden worden verwacht, wordt onderzocht of er doelmatige mitigerende of compenserende maatregelen kunnen en moeten worden getroffen. Bij het ontwerp van de maatregelen wordt rekening gehouden met het type trillingen dat te verwachten is bij goederenverkeer, de bodemgesteldheid, de constructie van de spoorbaan en de constructie van de woningen. In eerste instantie wordt gekeken naar maatregelen bij de bron, dan naar maatregelen tussen de bron en de ontvanger en als laatste naar maatregelen bij de ontvanger. Afhankelijk van de doelmatigheid van de maatregel wordt deze toegepast of niet.
5.5.15	Inspreker vraagt om een lokaal trillingsonderzoek.	Het trillingsonderzoek wordt uitgevoerd voor het gehele onderzoeksgebied. Langs het gehele onderzoeksgebied worden de invloedsfactoren met betrekking tot trillingen in kaart gebracht zoals wissels, overgangen, en bodemtypen.
5.5.16	Inspreker maakt zich zorgen om trillingen in relatie tot de aanwezige fauna.	Het trillingsonderzoek ten behoeve van het MER is gericht op hinder voor personen. Hoewel ook dieren wellicht verstoord kunnen raken door trillingen, is daarover onvoldoende bekend om dit bij het m.e.r.-onderzoek te betrekken.
5.5.17	Inspreker vraagt of de uitkomsten van het onderzoek met eerdere onderzoeksresultaten te vergelijken zijn.	De uitkomsten van het MER kunnen met resultaten van andere onderzoeken vergeleken worden.
5.5.18	Inspreker maakt zich zorgen om secundaire trillingseffecten.	Het trillingsonderzoek ten behoeve van het MER houdt rekening met de volgende trillingsbronnen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trillingen afkomstig van treinverkeer tijdens de exploitatiefase</li> <li>• Trillingen afkomstig van bouwwerkzaamheden tijdens de</li> </ul>

Kernpuntnr.	Kernpunt	Zienswijze	Reactie
			bouwfase Overige trillingsbronnen worden niet beschouwd
5.5.19	Inspreker vraagt zich af welke locaties in het trillingsonderzoek betrokken worden.		Het plangebied betreft het gebied vanaf de aftakking van de Betuweroute nabij Elst tot en met de grensovergang bij Oldenzaal. In het trillingsonderzoek worden alle woningen binnen het plangebied betrokken die nabij de onderzochte spoortrajecten liggen.
<b>Kernpunten bij par 5.6. Te onderzoeken milieuaspecten; Ecologie</b>			
5.6.1	Doorsnijding en ruimtebeslag EHS.		In het onderdeel ecologie van het MER (zie par 5.6. van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER) wordt onderzocht of en zo ja waar de EHS wordt doorsneden en/of ruimtebeslag plaatsvindt.
5.6.2	Impact van intensivering goederentreinenverkeer op natuurlijke waarden in het gebied.		In het onderdeel ecologie van het MER (zie par 5.6. van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER) wordt onderzocht wat de effecten zijn van de verscheidene varianten op de natuur (beschermde flora en fauna, beschermde natuurmonumenten en Natura 2000). Mogelijke compenserende en mitigerende maatregelen worden aangegeven in het MER.
5.6.3	Effecten op Natura-2000.		In het MER wordt een zogenaamde “voortoets” uitgevoerd: een oriënterend onderzoek naar effecten op instandhoudingdoelstellingen van de Natura 2000 gebieden. Indien significant negatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten zal in een latere fase een zogenaamde “passende beoordeling” worden uitgevoerd.
5.6.4	Onderzoek naar effecten op flora en fauna.		In par 5.6. van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER is aangegeven hoe dit onderzoek gedaan wordt. De aanwezigheid van beschermde flora en fauna wordt onderzocht. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van bestaande inventarisatiegegevens en de Nationale databank Flora en Fauna. Daarnaast worden er buiten inventarisaties uitgevoerd indien locatiespecifieke omstandigheden daar om vragen. Aan de hand van de inventarisatiegegevens worden de effecten van de verscheidene varianten op beschermde flora en fauna met elkaar vergeleken. Ook gevolgen van versnippering en verstoring worden meegenomen. Mogelijke compenserende en mitigerende maatregelen worden aangegeven in het MER.
5.6.5	Compenserende en mitigerende maatregelen.		Uit het m.e.r.-onderzoek zal naar voren komen wat de milieueffecten zijn, waaronder de effecten op de ecologie. De milieueffecten die worden onderzocht zijn opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER. Indien compenserende of mitigerende maatregelen nodig zijn dan worden die aangegeven in het MER.
<b>Kernpunten bij par 5.7. Te onderzoeken milieuaspecten; Waterhuishouding</b>			
5.7.1	Welke negatieve effecten heeft het goederenvervoer, met name de treinen met gevaarlijke stoffen, bij een mogelijke lekkage op de Grondwaterbeschermingsgebied en welke maatregelen worden genomen om de negatieve gevolgen weg te werken?		Zowel de bedoelde mogelijke effecten als de eventuele maatregelen zullen worden onderzocht in het kader van het MER; zie par. 5.7 in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.



Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
5.7.2	<p>Inspreker verzoekt de minister om bij de doorsnijding (en daar waar het spoor in de nabijheid ligt) van een waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied of intrekgebied onderzoek uit te voeren naar de risico's voor de kwaliteit van het grondwater dat wordt gebruikt voor de bereiding van drinkwater voor de openbare drinkwatervoorziening. Daarnaast verzoekt inspreker onderzoek te doen naar te nemen maatregelen om de eventuele risico's voor de drinkwaterwinningen zoveel mogelijk in te perken. Inspreker verzoekt de notitie hier op aan te passen.</p>	<p>In het m.e.r.-onderzoek worden zowel de gevolgen voor oppervlaktewater als de mogelijke gevolgen voor grondwater en de drinkwaterwinning inzichtelijk gemaakt. Indien noodzakelijk worden in het onderzoek compenserende en mitigerende maatregelen bepaald. Zie par. 5.7 in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.</p>
5.7.3	<p>Inspreker wil bij doorsnijding van een waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied of intrekgebied een onderzoek naar te nemen maatregelen om eventuele risico's bij grondwaterwinning te beperken.</p>	<p>Zie het antwoord op kernpunt 5.7.2 hierboven.</p>
<p><b>Kernpunten bij par 5.8. Te onderzoeken milieuaspecten; Archeologie</b></p>		
5.8.1	<p>Inspreker vraagt aandacht voor archeologische vindplaatsen in de bodem langs de drie spoorlijnen.</p>	<p>Zoals is aangegeven in par. 5.8 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER wordt in het MER ook aandacht besteed aan het aspect archeologie. Aan de hand van bureau onderzoek worden de effecten van de tracévarianten op archeologische waarden bepaald. De uitkomsten worden per tracévariant inzichtelijk gemaakt zodat een afweging tussen de varianten in het kader van archeologie mogelijk wordt gemaakt. Het archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd volgens de Kwaliteitsnormen Nederlandse Archeologie (KNA) en BRL SIKB protocollen.</p>
5.8.2	<p>Inspreker geeft aan dat de tracévarianten (Twentelijn en spoorlijn Elst) in een gebied met hoge archeologische verwachting ligt. Hoe wordt hiermee omgegaan?</p>	<p>Zie eerst de beantwoording van kernpunt 5.8.1. Indien op basis van bureau onderzoek archeologische waarden worden verwacht, wordt er advies opgesteld hoe met deze waarden om te gaan. Dit kan betekenen dat na (bevestigend) veldonderzoek, de archeologische vondsten ter plekke worden beschermd of dat deze, na vaststelling van de waarde, worden opgegraven en veilig gesteld.</p>
5.8.3	<p>Hoe denkt men de hinder en onherstelbare schade aan archeologisch zoekgebieden/oudheidkundige vestingplaatsen te voorkomen? Welke richtlijnen worden daarvoor opgenomen in de MER?</p>	<p>Zie de beantwoording van kernpunt 5.8.2.</p>
5.8.4	<p>De spoorbaan ligt op diverse</p>	<p>In het kader van de Wet geluidhinder wordt een</p>

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	plaatsen dicht bij oude begraafplaatsen en kerkhoven. Inspreker verzoekt in de MER rekening te houden met de rust op gebied van trillingen en geluid op deze plaatsen.	begraafplaats of kerkhof niet aangemerkt als zijnde een geluidsgevoelige bestemming. Ook bij het aspect trillingen wordt niet gekeken naar kerkhoven en begraafplaatsen. In de tweede fase van het MER wordt ook gekeken naar mogelijke schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden. Als er bijvoorbeeld monumentale kerkhoven in de buurt liggen, dan zal daar naar gekeken worden. Er wordt vanuit gegaan dat treinverkeer niet tot schade aan kerkhoven en begraafplaatsen leidt.
<b>Kernpunten bij par 5.9. Te onderzoeken milieuaspecten; Bodem</b>		
5.9.1	Wat gebeurt er met de aanwezige asbest in de grond (o.a. Hof van Twente), hoe wordt dit aangepakt en hoe worden de kosten verrekend?	Als asbest wordt aangetroffen in het kader van graafwerkzaamheden voor het project, dan wordt de verontreiniging gesaneerd. Kosten hiervoor (en voor het opruimen van overige bodemverontreinigingen binnen het werk) zullen naar voren komen met het bodemonderzoek voorafgaand aan het grondverzet en worden opgenomen in het projectbudget. ProRail zal in zo'n geval proberen de saneringskosten achteraf te verhalen op de veroorzaker.
5.9.2	Ook voor de bodem langs het spoor geldt de mogelijkheid van lekkages. Die kunnen, afhankelijk van het soort gevaarlijke stoffen, gevolgen hebben voor flora en fauna langs het spoor. Welke negatieve effecten heeft het goederenvervoer, met name de treinen met gevaarlijke stoffen, bij een mogelijke lekkage op de bodem? Welke maatregelen worden genomen zodra de bodem vervuild is als gevolg van een incident?	Bij een lekkage van gevaarlijke stoffen zullen de negatieve effecten op de bodem groot zijn. De kans op lekkage is echter klein. Het transport van gevaarlijke stoffen is gehouden aan strenge veiligheidsvoorschriften, juist om dergelijke calamiteiten te voorkomen. In het geval dat de bodem vervuild is geraakt als gevolg van een incident, dan geldt de Wet milieubeheer. In het kader van de zorgplicht dienen verontreinigingen terstond opgeruimd te worden, en dat zal ProRail in een voorkomend geval dan ook doen.
5.9.3	Hoe denkt men eventuele bodemverontreiniging als gevolg van calamiteiten te voorkomen? Welke structurele maatregelen denkt men te treffen om opvang en afvoer van de verontreinigende stoffen te regelen? Welke richtlijnen worden daarvoor in de MER opgenomen?	De verwachte hoeveelheden vervoer van gevaarlijke stoffen in de onderzoeksvarianten zijn zodanig beperkt, dat – in relatie tot de beperkte kans op een incident - structurele opvangvoorzieningen langs het spoor onnodig zijn. Zie aansluitend de beantwoording van kernpunt 5.9.2 hierboven.
<b>Kernpunten bij par 5.10. Te onderzoeken milieuaspecten; Landschap, natuur en cultuurhistorische waarden</b>		
5.10.1	Bij de afweging van varianten is het van belang om mee te nemen in hoeverre stedenbouwkundige, landschappelijke en ecologische gevolgen zijn te compenseren en te mitigeren. Deze gevolgen worden in de 1e fase niet onderzocht, terwijl er wel een keuze in varianten plaatsvindt.	Deze veronderstelling berust op een misverstand. In de eerste fase van het MER wordt ook onderzocht wat de landschappelijke-, natuur- en ecologische waarden zijn langs de verschillende varianten, in hoeverre er verstoring plaatsvindt en of er compenserende of mitigerende maatregelen mogelijk zijn. Tevens worden ruimtelijke effecten onderzocht. De resultaten van dit onderzoek maken inzichtelijk of en zo ja, welke variant(en) voor deze aspecten onderscheidend zijn. In de 2e fase van het m.e.r.-onderzoek worden die aspecten waar nodig meer in detail

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	Dit is een omissie. In de notitie dient te worden vermeld dat onderzoek in 1e fase plaatsvindt en niet in 2e fase.	onderzocht.
<b>5.10.2</b>	Bij de wijze van onderzoek naar ruimtelijke effecten beschrijft u met name dat u onderzoekt wat de aantasting van landelijke en stedenbouwkundige structuren betekent voor bepaalde functies. Inspreker is van mening dat dit te beperkt is.	In het MER 1e fase wordt onderzocht welke stedenbouwkundige en landelijke structuren door de varianten worden aangetast of gewijzigd. Beoordeeld wordt welke invloed dat heeft op de functies wonen, werken en recreëren. In het onderdeel Landschap, natuur en cultuurhistorische waarden wordt voorts geïnventariseerd of er aantasting plaatsvindt van waardevolle landschappen, landschapselementen, en gebieden met uiteenlopende waarden zoals landgoederen, recreatieve waarden, beschermde natuur etc.
<b>5.10.3</b>	De bouw van geluidschermen zal tot achteruitgang van het landschap leiden en bovendien zullen dergelijke bouwwerken kunnen leiden tot waardedaling van woningen. Inspreker gaat ervan uit dat dit wordt meegenomen in de MER inclusief bijbehorende kosten.	In het MER worden de visuele effecten van geluidschermen meegenomen in het onderzoek. Voor het onderwerp "waardedaling van woningen" wordt verwezen naar de beantwoording van kernpunt 7.1.
<b>5.10.4</b>	De spoorlijn loopt door een aantal bijzondere landschappen met een hoge recreatieve en toeristische waarde. Door de geluidtoename van vooral het aantal goederentreinen zal deze waarde achteruit gaan waardoor deze gebieden voor recreanten minder aantrekkelijk worden. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de lokale economie. Inspreker gaat ervan uit dat te treffen maatregelen en de directe en indirecte kosten daarvan in de MER worden meegenomen.	In het onderdeel Landschap, natuur en cultuurhistorische waarden (zie §5.10 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER) wordt onderzocht wat de landschappelijke-, natuur- en cultuurhistorische waarden zijn langs de verschillende varianten, in hoeverre er verstoring plaatsvindt en welke mogelijke compenserende en mitigerende maatregelen er zijn. Ten aanzien van het aspect ruimtelijke effecten wordt (zie §5.12 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER) in het MER onderzocht wat de gevolgen zijn voor de stedenbouwkundige en landelijke kwaliteiten. Tevens wordt bekeken of er sprake is van doorsnijding van (o.a. recreatieve) bedrijven. De effecten en de noodzakelijke maatregelen worden in het MER opgenomen.
<b>5.10.5</b>	Onder de in paragraaf 5.10 genoemde LNC waarden worden ook stedenbouwkundige waarden gerekend. Er staat echter aangegeven dat er aandacht is voor de gevolgen, maar over de wijze waarop deze waarden worden onderzocht staat niets aangegeven. De notitie moet hierop worden aangepast.	De wijze van onderzoek naar aantasting of wijziging van stedenbouwkundige en landschappelijke structuren is beschreven in §5.12 Ruimtelijke effecten van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.
<b>Kernpunten bij par 5.11. Te onderzoeken milieuaspecten; Barrièrewerking</b>		
<b>5.11.1</b>	Doordat overwegen steeds langer dicht liggen als er heel veel treinen bij komen wordt de bereikbaarheid voor woon- en werkverkeer ernstig	Bij een toename van het spoorgebruik zijn de overwegen vaker (en soms langer) dicht. De gevolgen voor het kruisend verkeer en voor de aanrijdtijden van de hulpdiensten zijn onderwerp van onderzoek in het MER. Op grond van dit onderzoek zal blijken of maatregelen nodig zijn en welke dat

<b>Kernpuntnr.</b>	<b>Kernpunt Zienswijze</b>	<b>Reactie</b>
	verslechterd.	zullen zijn.
<b>5.11.2</b>	Hoe garandeert u de bereikbaarheid van hulpdiensten zoals ambulances en brandweer als er heel veel treinen bij komen.	In het MER wordt onderzocht wat de gevolgen zijn van meer treinen op de dichtligtijden van overwegen en wat dit kan betekenen voor de aanrijtijden van de hulpdiensten. Uit dit onderzoek zal blijken of en welke maatregelen nodig zijn.
<b>5.11.3</b>	Door het sluiten van een aantal overwegen, dan wel langere dichtligtijden daarvan, wordt de barrièrewerking in veel plaatsen vergroot en ontstaat omrij schade (voor bedrijven). Inspreker is van mening dat barrièrewerking moet worden opgelost door maatregelen dan wel moet worden gecompenseerd en gaan ervan uit dat dit in de MER wordt meegenomen.	In het MER wordt de barrièrewerking in kaart gebracht en worden maatregelen gepresenteerd om deze te beperken.
<b>5.11.4</b>	De verkeersveiligheid daalt als de overwegen langer dichtliggen. Voor de veiligheid en verbeteren van verkeersdoorstroming zouden gelijkvloerse kruisingen vervangen moeten worden door ondertunnelingen.	In het MER wordt ook onderzocht of het frequenter en soms langer dicht liggen van overwegen gevolgen heeft voor de verkeersveiligheid; op basis daarvan wordt bezien of en welke aanvullende maatregelen nodig zijn.
<b>5.11.5</b>	In het kader van NaNOV zijn bij overwegen geluidsschermen aangebracht die efficiënte bestrijding van incidenten door hulpdiensten belemmeren. Er wordt van uitgegaan dat hiervoor adequate maatregelen worden genomen?	Dank voor uw waarneming. Uw waarneming zal in het kader van het MER worden voorgelegd aan de betreffende veiligheidsregio, waarna indien nodig maatregelen voor de operationele hulpverlening worden verbeterd en geoptimaliseerd.
<b>5.11.6</b>	Wie draait op voor de kosten van maatregelen die de barrièrewerking moeten tegengaan?	De kosten van maatregelen die noodzakelijk zijn om een toename van de barrièrewerking - als gevolg van het project - te beperken zijn onderdeel van het projectbudget.
<b>5.11.7</b>	In relatie tot het grote aantal gelijkvloerse kruisingen op de IJssellijn, Twentelijn en de Twentekanaallijn, wordt gevraagd nadrukkelijk aandacht te besteden aan en in beeld te brengen van de barrièrewerking van spoorlijnen, de dichtligtijden en de overwegveiligheid mede in relatie tot de bereikbaarheid van bedrijven.	Dat zal geschieden, zoals aangegeven in par 5.11 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.
<b>5.11.8</b>	Inspreker maakt zich zorgen over de barrièrewerking door het groter aantal treinen.	De barrièrewerking zal worden onderzocht, zoals is aangegeven in par 5.11 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.
<b>5.11.9</b>	Wat voor maatregelen worden genomen om:	Het spoorontwerp dat in het MER wordt onderzocht is erop gebaseerd dat goederentreinen niet onnodig stoppen.

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• een trein niet tot stilstand te laten komen in een bebouwde kom en waar enkel overwegen zijn.</li> <li>• een goederentrein met Gevaarlijke Stoffen absoluut niet stil te laten staan in welke bebouwde kom dan ook.</li> </ul>	
<b>Kernpunten bij par 5.12. Te onderzoeken milieuaspecten; Ruimtelijke effecten</b>		
5.12.1	Inspreker verzoekt de minister om in het MER nadrukkelijk aandacht te schenken aan de negatieve ruimtelijke en landschappelijke effecten, niet alleen van de spoorlijn zelf maar ook van eventueel te nemen maatregelen (zoals geluidschermen).	De gevraagde aandacht zal in het MER gegeven worden.
5.12.2	Inspreker wil weten welke compenserende maatregelen getroffen worden en hoe deze juridisch zijn verankerd, om de leefbaarheid in het gebied te waarborgen.	De gevraagde maatregelen zijn onderwerp van het m.e.r.-onderzoek: het MER zal daarop de antwoorden bevatten.
5.12.3	Inspreker wil weten welke gevolgen de waardedaling heeft op de leefbaarheid in de buurt.	De eventuele gevolgen van eventuele waardedaling op de leefbaarheid vallen buiten de reikwijdte van het m.e.r.-onderzoek.
5.12.4	Inspreker wil weten hoe de leefomgeving en rust wordt aangetast na de realisatie van de plannen.	Deze aspecten worden onderzocht voor het MER; de antwoorden zullen te lezen zijn in het MER dat voorjaar 2013 gereed zal zijn.
5.12.5	Inspreker wil weten wat er gebeurt als voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen niet gerealiseerd kunnen worden door de komst van de goederenroutering.	Eerst zal voor het MER onderzocht worden welke effecten het project kan hebben voor voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen; pas in dat kader valt te bezien of en wat daaraan gedaan kan of moet worden.
5.12.6	Inspreker vraagt de Minister onderzoek te doen of de bestaande woningen en bedrijven naast het spoor gehandhaafd kunnen blijven als gevolg van de effecten van de (dubbele) spoorlijn.	Het gevraagde onderzoek is onderdeel van het m.e.r.-onderzoek naar de ruimtelijke effecten, zoals aangegeven in par. 5.12 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.
5.12.7	Verzoek in aanpak op te nemen dat in MER 1ste fase minimaal een inpassingsconcept met bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen wordt ontwikkeld om in de MER 2de fase de effecten goed in beeld te kunnen brengen.	In het MER 1e fase worden de aantasting en/of wijziging van landschappelijke en stedelijke structuren onderzocht en of er compenserende of mitigerende maatregelen mogelijk zijn teneinde een afweging tussen de tracévarianten mogelijk te maken. In deze 1e fase wordt nog geen inpassingsconcept ontwikkeld, omdat dit voor de vergelijking van de tracévarianten niet nodig is.
<b>Kernpunten bij par 5.13. Te onderzoeken milieuaspecten; Gezondheidseffecten → zie bij kernpunt 7.2</b>		
<b>Kernpunten bij par 5.13. Te onderzoeken milieuaspecten; Energieverbruik</b>		
5.13.1	Inspreker geeft aan dat in de	Zoals in paragraaf 5.13 van de Notitie Reikwijdte en

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	<p>notitie gesteld wordt dat energieverbruik een belangrijk aspect is bij het gebruik van infrastructuur. Kortere route geeft lager energieverbruik. De kortste route is van Rotterdam linia-recta Duitsland in! Inspreker verzoekt u onderzoek te verrichten naar het energieverbruik per route.</p>	<p>Detailniveau van het MER is aangegeven wordt in het MER 1e fase per variant (en voor de referentiesituatie) bepaald wat het energieverbruik is bij het voorgestelde gebruik. Dat onderzoek is vanzelfsprekend beperkt tot de spoorroutes die in het MER onderzocht worden.</p>
<b>5.13.2</b>	<p>Voor het laten rijden van meer goederentreinen is meer energie nodig waardoor extra onderstations zullen moeten worden gebouwd. Inspreker is van mening dat deze onderstations in de MER in beeld moeten worden gebracht. Inspreker vraagt zich daarnaast af of er kan worden aangegeven in hoeverre hiermee in het budget rekening wordt gehouden.</p>	<p>Voor het laten rijden van meer treinen zijn inderdaad meer onderstations voor de elektriciteitsvoorziening nodig. De locaties van deze onderstations zullen worden bepaald in het MER 2e fase. Uiteraard worden de kosten hiervan meegenomen in het budget.</p>
<b>5.13.3</b>	<p>Door de barrièrewerking die wordt veroorzaakt door het railverkeer moet het overige verkeer omrijden. Inspreker is van mening dat dit bij het energieverbruik van treinen moet worden opgeteld.</p>	<p>In het algemeen leidt toename van de barrièrewerking niet tot omrijden, hooguit tot langere wachttijden. Dat leidt niet tot extra energiegebruik.</p>
<b>Kernpunten bij par 5.14. Te onderzoeken milieuaspecten; Robuustheid</b>		
<b>5.14.1</b>	<p>Insprekers zijn van mening dat het niet opwaarderen van het huidige spoor op grond van de technische specificaties als voorzien in de Trajectnota-MER NO verbinding de vraag doet rijzen of gesproken kan worden van voldoende robuustheid. Insprekers gaan ervan uit dat de maatregelen die nodig zijn om deze robuustheid te realiseren worden meegenomen in de MER. Als het niet mogelijk blijkt om op alle locaties robuustheid te garanderen, dan moet dat expliciet worden vermeld, waarbij aangegeven zal moeten worden om welke locaties het dan gaat. Daarbij verzoekt inspreker nadrukkelijk om in te gaan op de vraag wat dit betekent voor de externe veiligheid.</p>	<p>Maatregelen om te komen tot een robuust spoorstelsel worden meegenomen in het ontwerp.</p>
<b>5.14.2</b>	<p>Inspreker verzoekt rekening te houden met het lange termijn</p>	<p>Inmiddels is een apart onderzoek naar het “lange termijn perspectief voor het goederenvervoer per spoor” gereed</p>

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	perspectief: de ontwikkelingen van het goederenvervoer in 2030/2040.	gekomen (TNO, 2012); het rapport is in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a> . Voor zover mogelijk wordt daarmee bij het m.e.r.-onderzoek rekening gehouden; zie par. 1.3 van de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER.
<b>Kernpunten bij par 5.15. Te onderzoeken milieuaspecten; Bouwtijd en bouwkosten</b>		
5.15.1	Als de snel groeiende goederenstroom niet meer kan worden afgehandeld door andere sporen en de sporen in Oost Nederland niet gereed zijn: 1. Wat betekent dat voor de goederenstroom. 2. Kunt u in de MER aangeven hoe het goederenaanbod dan wordt getransporteerd	ad 1) Dan zullen de vervoerders andere spoorroutes zoeken om de goederenstroom af te wikkelen; zijn die niet meer beschikbaar, dan zullen de verladingsmodaliteiten afwikkelen. ad 2) Ja, dat is onderdeel van de beschrijving van de referentiesituatie.
5.15.2	De MER moet middels een integrale benadering inzichtelijk maken wat PHS/Basisnet in zijn geheel gaat kosten voor de gemeenschap, ongeacht wie dat uiteindelijk gaat betalen.	Dit voorstel wordt niet overgenomen. Ten behoeve van de Voorkeursbeslissing PHS in 2010 is reeds een maatschappelijke kosten/baten-analyse gemaakt voor PHS, met positief resultaat. Basisnet is een landelijke wettelijke regeling, die op 19 juni 2012 door de Tweede Kamer is vastgesteld; de eventuele kosten van Basisnet zijn niet relevant voor het MER voor PHS.
5.15.3	Kwalitatief goede besluitvorming wordt gehinderd door een veel te krap, taakstellend budget voor voorzieningen die verbeteringen beogen van het leefmilieu langs de trajecten voor goederenvervoer in oost Nederland.	In het budget van PHS is ruimte opgenomen voor maatregelen om milieueffecten niet te laten toenemen c.q. binnen de wettelijke kaders te houden. Dit budget gaat ook uit van noodzakelijke aanpassingen aan de omliggende infrastructuur. Of dit voldoende is zal moeten blijken uit de onderzoeken die nog moeten plaatsvinden.
5.15.4	Inspreker geeft aan dat de kostenraming en kosteneffectiviteit onderbouwd en door onafhankelijke instanties herberekend moeten worden.	De kostenramingen worden gemaakt door een onafhankelijk ingenieursbureau en vervolgens getoetst door ProRail.
5.15.5	Er wordt gevraagd of er met de voorzieningen/maatregelen/compensatie voor barrièrewerking, aanpassingen weginfra, natuurbehoud, flora en fauna, geluidhinder, trillingshinder, luchtverontreiniging, vervoer gevaarlijke stoffen, milieubeschermingsgebieden, de eventuele planschade en de kosten voor verwerving/onteigening gronden, woningen en andere opstellen in de kostenopstelling van de PHS rekening is	De genoemde kosten zullen in de m.e.r.-onderzoeken worden geraamd en meegenomen in de totale kostenopstelling. Bij de besluitvorming naar aanleiding van het MER zal bezien worden of het PHS-budget toereikend is.

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	gehouden?	
5.15.6	Wat zouden de kosten zijn om de bestaande ATB-versie van elke lijn afzonderlijk te vervangen door een ERTMS installatie?	Er is nog geen definitief besluit genomen over de invoering van ERTMS, de Minister van Infrastructuur en Milieu heeft daarover recent alleen een principebesluit genomen (brief van 08-06-2012 aan de Tweede Kamer, Kamerstuk 32 707, nr. 16). Welke lijnen worden voorzien van ERTMS, wanneer, en welke kosten daarmee gemoeid zijn, is derhalve nog onbekend. Er zal eerst een implementatieplan ERTMS worden opgesteld.
5.15.7	Wat zijn gemiddeld per bouwproject ten behoeve van railvervoer de schadebedragen die ontstaan als gevolg van de realisering, het bouwen zelf. Wat zijn de schadebedragen uitgesplitst naar IJssellijn, Twentelijn en Twentekanaallijn?	Er zijn geen gemiddelden te geven voor bouwschade. Gestreefd wordt om bouwschade te voorkomen. Indien aantoonbaar toch schade optreedt ten gevolge van bouwwerkzaamheden, zal die worden vergoed.
5.15.8	Wat is gemiddeld de overschrijding van alle bouwprojecten die met railvervoer te maken hebben?	Als er sprake is van kosten die hoger zijn dan de raming zijn daarvoor allerlei en diverse oorzaken aan te wijzen. Daarover is geen zinvolle "gemiddelde" uitspraak te doen.
<b>Kernpunten bij hoofdstuk 6. Planning MER en vervolgstappen</b>		
6.1	Op welke wijze maakt nog op te stellen Rapport Beschrijving varianten Zutphen - Hengelo onderdeel uit van de MER-procedure?	Het rapport 'Beschrijving varianten passage Zutphen - Hengelo' maakt geen onderdeel uit van de m.e.r. - procedure. Het rapport "PHS: Beschrijving varianten passage Zutphen - Hengelo" (ProRail, mei 2012) geeft een globale technische en geografische beschrijving van de 4 tracévarianten tussen Zutphen en Hengelo die in de nu lopende m.e.r.-procedure worden onderzocht, en een globale beschrijving van de te verwachten effecten. Het rapport is bedoeld om een globaal beeld te geven van de in onderzoek zijnde tracévarianten. Het rapport is niet bedoeld om de varianten te vergelijken, dat kan pas na grondig effectenonderzoek gebeuren in het MER 1e fase, dat in het voorjaar van 2013 gereed zal zijn. Het rapport "Variantenbeschrijving ..." is in te zien op <a href="http://www.rijksoverheid.nl/phs">www.rijksoverheid.nl/phs</a> en op <a href="http://www.prorail.nl/phs">www.prorail.nl/phs</a> .
<b>Kernpunten overige / diverse</b>		
7.1	A. Wordt er een nadeelcompensatieregeling voor mijn woning of bedrijf in het MER opgenomen? B. Wanneer kom ik in aanmerking voor een nadeelcompensatieregeling? C. Wie vergoedt de waardevermindering van mijn woning of omzetting van mijn bedrijf?	ad A: Het uitgangspunt van PHS is dat er zoveel mogelijk wordt gedaan om eventueel nadeel voor de omgeving, zoals bijvoorbeeld geluidstoename, trillingsschade en/of omrijnschade tegen te gaan. Dit gebeurt onder meer door middel van het aanbrengen van raildempers en geluidsschermen. Desondanks zou het kunnen voorkomen dat uw woning door de gevolgen van het project in waarde daalt of dat uw bedrijf omzetting lijdt. Wanneer u van mening bent dat deze situatie zich voordoet dan kunt u - na vaststelling van het tracébesluit, welk besluit naar verwachting pas in 2016 zal worden genomen - een verzoek om tegemoetkoming van deze schade indienen op grond van de 'Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999'.  ad B: Na vaststelling van het tracébesluit kunt u - indien u



Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
		<p>meent dat u nadeel lijdt dat direct is te wijten aan PHS - een verzoek tot tegemoetkoming van het nadeel indienen bij ProRail, die dit verzoek namens de Minister van Infrastructuur en Milieu behandelt. Bij de beoordeling van uw verzoek om nadeelcompensatie wordt de vraag gesteld: behoort de schade tot het 'normaal maatschappelijk risico of ondernemingsrisico'? Is het antwoord daarop 'ja', dan blijft de schade voor uw eigen rekening. Ook is van belang of PHS als schadetoebrengende oorzaak voor de 'redelijk denkend en handelend koper' wel of niet voorzienbaar was. Is dat het geval dan wordt de schade niet vergoed. De nadelige gevolgen van PHS zijn voorzienbaar vanaf het moment dat de plannen hiervoor officieel bekend zijn gemaakt. Daarbij doet het er niet toe of u de plannen al dan niet heeft ingezien en de plannen daardoor al dan niet kende.</p> <p>Eventuele schade die vooruitlopend op de vaststelling van het tracébesluit plaatsvindt, komt niet voor een vergoeding in aanmerking. Kosten die u maakt door het inschakelen van een deskundige zoals een advocaat of een accountant komen in principe niet voor vergoeding in aanmerking.</p> <p>ad C: De Minister van Infrastructuur en Milieu besluit of een verzoek om tegemoetkoming in de schade wordt toegekend. Indien er schadevergoeding wordt toegekend, wordt deze vergoed door ProRail namens de Minister van Infrastructuur en Milieu. De Minister neemt pas een besluit over schadevergoeding nadat het vastgestelde tracébesluit onherroepelijk is geworden.</p>
7.2	In hoeverre leidt de toename van goederentreinen tot een verhoging van gezondheidsrisico's en tast het de leefbaarheid en het wooncomfort aan? En op welke wijze worden hier maatregelen voor getroffen?	Mogelijke gezondheidseffecten worden in het MER in kaart gebracht, zoals beschreven in de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER, par. 5.13. Voor de aspecten 'leefbaarheid' en 'wooncomfort' bestaan geen objectieve meet- en beoordelingsmethoden, die kunnen daarom niet apart onderzocht worden. Bijna alle aspecten die wel onderzocht worden (zie hoofdstuk 5 in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER) hebben op een of andere wijze invloed op de leefbaarheid en/of het wooncomfort; daardoor kan eenieder zich op basis van het MER een beeld vormen van het totale effect op leefbaarheid en wooncomfort.
7.3	Welke instantie is verantwoordelijk bij het optreden van calamiteiten?	Ingeval van calamiteiten hebben overheidshulpdiensten en ProRail een veiligheidsplan. De burgemeester is de aangewezen persoon voor de coördinatie van alle hulpdiensten. Dit operationele onderdeel wordt niet in het MER onderzocht.
7.6	Mochten wagons die te veel trillingen veroorzaken geen verbod op specifieke trajecten krijgen, zou het dan mogelijk zijn dat omwonenden een compensatie van de eigenaar van die wagons krijgen?	Alle wagons die op het spoor rijden zijn daarop toegelaten en voldoen aan de wettelijk gestelde eisen van deugdelijkheid. Een "verbod op specifieke trajecten" is dus niet aan de orde, en een specifieke compensatie evenmin.

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
7.7	Wat kunnen de bewoners van woningen gelegen dichterbij het spoor dan 50 meter verwachten? Zullen ze met een afdoende vergoeding worden afgekocht?	Of het noodzakelijk is dat een woning moet worden aangekocht, zal in het MER worden onderzocht; de afstand tot het spoor is daarvoor niet relevant. Naar verwachting hoeven geen (of slechts enkele) woningen langs de bestaande spoorlijnen te worden aangekocht. Indien aankoop noodzakelijk is, worden de kosten vergoed.
7.8	Inspreker geeft aan dat het toenemende goederenvervoer consequenties zal hebben van mogelijke onverkooptbaarheid van zijn huis. De regel dat planschade zich zou beperken tot 30 meter van het spoor komt hem niet reëel voor. Inspreker houdt Minister aansprakelijk voor veroorzaakte schade met realisatie van de plannen.	De gesuggereerde regel, dat “planschade zich zou beperken tot 30 meter van het spoor”, bestaat niet. Er geldt geen afstandsmaat voor het beoordelen van de noodzaak voor eventuele nadeelcompensatie.
7.9	Het spoomaterieel moet onder een controlesysteem komen te vallen en een veiligheidscertificaat krijgen. Daarnaast moet een jaarlijkse inspectie op veiligheid en betrouwbaarheid plaatsvinden.	Alle wagons die op het spoor worden toegelaten dienen te voldoen aan wettelijk gestelde eisen die zijn opgenomen in de Spoorwegwet (hoofdstuk 3). De Inspectie van het ministerie van IenM ziet daarop toe; een jaarlijkse inspectie maakt daarvan geen onderdeel uit.
7.12	Inspreker heeft een vraag over het onderwerp waardevermindering van woningen, financiële tegemoetkoming e.d. zoals die worden behandeld in kernpunt 7.1 en 7.2	Zie beantwoording kernpunt 7.1 en 7.2
7.13	Inspreker verzoekt om een aparte milieuparagraaf op te nemen waarin de effecten op agrarische bedrijven wordt beschreven.	De effecten op agrarische bedrijven komen in diverse onderdelen van het MER aan de orde, bij alle aspecten waarbij de bebouwde en niet-bebouwde omgeving wordt onderzocht. Een aparte effectbepaling voor agrarische bedrijven is niet mogelijk, mede omdat daar geen aparte toetsingscriteria voor bestaan. Bij het aspect “ruimtelijke effecten”(par 5.12 in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER) wordt wel nadrukkelijk apart aandacht besteed aan de ruimtelijke effecten voor agrarische bedrijven.
7.15	Wordt de m.e.r. uitgevoerd door een onafhankelijke partij?	Ja. De onderzoeken voor het MER worden in opdracht van ProRail uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau. Als het MER gereed is (voorjaar 2013) wordt het beoordeeld door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. die daarover een openbaar advies uitbrengt. Zie ook de beantwoording van kernpunt 5.2.6.
7.17	Inspreker wil dat niet alleen naar bouwkosten wordt gekeken, maar naar totale kosten van het project.	In de MER zal een aparte paragraaf worden opgenomen waarin de kosten van het project worden genoemd. De kosten zullen niet alleen bestaan uit bouwkosten, maar bevatten ook o.a. kosten voor de nadeelcompensatie regeling en advieskosten.
7.18	Hoe zorgvuldig wordt er met alle bevindingen en conclusies van de MER omgegaan?	Het MER wordt zorgvuldig opgesteld en daarna openbaar gemaakt. Voor de inspraak-, advies- en besluitvormingsfase die daarna

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
		start zijn geen specifieke zorgvuldigheidsregels, dus daarover valt van tevoren niets te zeggen.
7.19	Na het m.e.r. onderzoek moet duidelijk zijn wat de consequenties zijn voor aanwonenden.	Inderdaad: na afronding van het m.e.r.-onderzoek zal in het MER duidelijk te lezen zijn wat de mogelijke consequenties voor aanwonenden zijn. Of en hoe die consequenties daadwerkelijk gaan plaatsvinden hangt natuurlijk af van de besluitvorming, die na gereedkoming van het MER, en na inspraak en advisering, zal plaatsvinden.
7.20	Inspreker vraagt zich af wanneer het gebruik van het spoor t.b.v. PHS en goederenrouting ingaat. Gaat dit pas in als het gehele traject gerealiseerd is of kan dit ook op een deel van het spoor al eerder ingaan?	Uit het MER zal naar voren komen dat het project PHS Goederen Oost Nederland invloed heeft op zijn omgeving. Om deze effecten tegen te gaan zullen mitigerende maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen zullen in het Tracébesluit worden vastgelegd en pas nadat deze maatregelen getroffen zijn (volgens de huidige planning rond 2020) zullen de extra goederentreinen over de spoortrajecten mogen rijden.
7.22	In het kader van het zoeken naar een goede oplossing voor het hele tracé (met zijn 4 tracévarianten) zouden in zijn algemeenheid enkele principe dwarsprofielen onderzocht moeten worden en zichtbaar gemaakt moeten worden in de MER.	Er wordt kennis genomen van de mening van de inspreker; de zogenaamde 'dwarsprofielen' zullen met name in de fase van het Ontwerp Tracébesluit aan de orde komen.
7.23	Goederenvervoer per spoor is niet rendabel, er wordt subsidie op gegeven. Dus niet alleen daalt het huis van de inspreker in waarde, ook een groot deel van het belastinggeld dat wordt betaald gaat op naar het plan waar inspreker veel last van verwacht te ondervinden.	Voor de reactie op dit punt wordt verwezen naar de beantwoording van de kernpunten 1.1.5, 1.3.11 en 7.2
7.24	Inspreker wil weten welke hoe het ontwerp van het vernieuwde tracé eruit gaat zien.	Op dit moment zijn nog geen ontwerpen van de tracévarianten beschikbaar. Het ontwerp van de varianten wordt in kaart gebracht in het MER.
7.26	Inspreker vraagt of de minister aan kan geven hoeveel de eventuele besparing is die een goedkope variant oplevert en welke extra risico's hiervoor genomen moeten worden.	In het MER worden de effecten voor de verschillende milieuaspecten onderzocht, en wordt aangegeven welke maatregelen nodig zijn om de effecten te beperken. De kosten van de varianten worden in het MER niet tegen elkaar afgewogen; dat geschiedt pas na gereedkoming van het MER, en na inspraak en advisering.
7.27	Als de variant lange- of lange-lange spoorboog bij Deventer wordt gerealiseerd, dan is Bathmen aan meerdere kanten ingesloten door spoor. Een station zou een economisch impuls voor het dorp betekenen. Kunt u deze variant doorrekenen? Indien geen station wordt aangelegd, kunt u dan alsnog aangeven wat de	Een spoorstation in Bathmen is geen onderdeel van de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010 en maakt derhalve geen onderdeel uit van het m.e.r.-onderzoek. De economische effecten voor Bathmen als gevolg van de realisatie van PHS zijn verwaarloosbaar, omdat de lokale economische structuur niet zal worden aangetast door de eventuele aanleg van een spoorverbinding voor doorgaande goederentreinen. Wellicht treden tijdens de aanlegfase lokaal positieve werkgelegenheidseffecten op, maar dat is thans nog onvoorspelbaar.

Kernpuntnr.	Kernpunt Zienswijze	Reactie
	economische invloed of groei voor Bathmen is als gevolg van het PHS?	