



# Een toekomstbestendige goederenroute door Oost-Nederland

Wat betekent dat voor u?

**ProRail**

---



## Uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Het reizigers- en goederenvervoer in Nederland groeit. Deze groei is aanleiding om het spoorwegennet voor te bereiden op de toekomst. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft hiervoor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) opgezet. Dit programma wordt in opdracht van het ministerie uitgevoerd door ProRail. Hierbij wordt samengewerkt met NS en KNV Spoorgoederenvervoer. Doel van het programma is dat uiterlijk in 2020 de ruimte op het spoor is uitgebreid.

### Reizen zonder spoorboekje

Door de uitvoering van het PHS kunnen meer reizigers-treinen rijden. Dit geldt voor trajecten tussen de grote steden in de Randstad, Noord-Brabant en Gelderland. Het uitgangspunt is: elke tien minuten een trein. Reizigers kunnen dan reizen zonder het spoorboekje te raadplegen. Reizen met de trein wordt aantrekkelijker en makkelijker.

### Meer goederentreinen

Daarnaast maakt het programma de verwachte groei van goederentreinen mogelijk. De haven van Rotterdam blijft groeien door de aanleg van Maasvlakte 2. Het vervoer van en naar de haven gebeurt steeds vaker per trein. De goederentreinen rijden zoveel mogelijk via de Betuweroute. Vandaar gaan zij naar Duitsland, of het oosten en zuiden van het land. Dit gebeurt voor een groot deel over de bestaande spoorlijnen. De spoortrajecten door de grote

steden worden daardoor ontlast van goederenvervoer. Op die spoortrajecten ontstaat dus ruimte voor meer reizigerstreinen.

### PHS in Oost-Nederland

Het kabinet heeft in juni 2010 besloten om het PHS uit te voeren. Tevens heeft het kabinet op hoofdlijnen bepaald wat er moet gebeuren. Op een aantal routes komen er veranderingen voor reizigers- en/of goederenvervoer. Een van deze goederenroutes loopt door Oost-Nederland. Deze route is bedoeld voor treinen vanuit Rotterdam/Vlissingen/België naar Noord-Duitsland en verder. Dit is de route Elst-Arnhem-Zutphen-Hengelo-Oldenzaal/grens.

### Toekomstbestendig

Het spoor op deze bestaande route wordt voor de verwachte extra goederentreinen geschikt gemaakt. Zo ontstaat er een toekomstbestendige goederenroute door Oost-Nederland. De maatregelen die hiervoor bedacht zijn, worden de komende jaren verder onderzocht en uitgewerkt. Bijvoorbeeld of ze passen binnen de huidige wet- en regelgeving en het financiële budget. Ook worden de gevolgen van de uitvoering van het PHS onderzocht. Er gaan immers meer treinen rijden. Wat betekent dit bijvoorbeeld voor de leefbaarheid van omwonenden en het milieu?



## De goederenroute door Oost-Nederland

De goederenroute door Oost-Nederland loopt via het bestaande spoor van Elst-Zutphen en Hengelo-Oldenzaal naar de grens. Hoe de route voor goederentreinen tussen Zutphen en Hengelo loopt, moet nog worden vastgesteld. Hiervoor zijn twee mogelijkheden:

- 1 Bovenlangs: vanaf Zutphen naar Deventer (IJssellijn) en van Deventer naar Hengelo (Twentelijn).
- 2 Onderlangs: vanaf Zutphen via Lochem naar Hengelo (Twentekanaallijn).

### **Bovenlangs en onderlangs**

Binnen deze twee mogelijkheden worden er vier varianten onderzocht. Dit zijn:

#### *Verbinding bovenlangs:*

- 1 'Lange boog': een nieuwe spoorlijn vanaf Deventer-zuid, die deels langs de A1 loopt. Deze lijn sluit westelijk van Bathmen aan op de bestaande spoorlijn Deventer-Almelo (Twentelijn).
- 2 'Lange-lange boog': het nieuwe spoor ligt voor een groot deel langs de A1. Oostelijk van Bathmen sluit de lijn aan op de Twentelijn.
- 3 'Kopmaken bij Deventer': goederentreinen rijden naar het emplacement in Deventer. Op het emplacement wordt de rijrichting van de trein omgedraaid. Daarna rijdt de trein verder over de Twentelijn, richting Hengelo.

#### *Verbinding onderlangs:*

- 4 Goederentreinen rijden van Zutphen via Lochem en Goor naar Hengelo (Twentekanaallijn). Deze lijn moet hiervoor (gedeeltelijk) dubbelsporig gemaakt worden. Bovendien krijgt de spoorlijn een bovenleiding om elektrische treinen te laten rijden.

### **Voorkeursvariant**

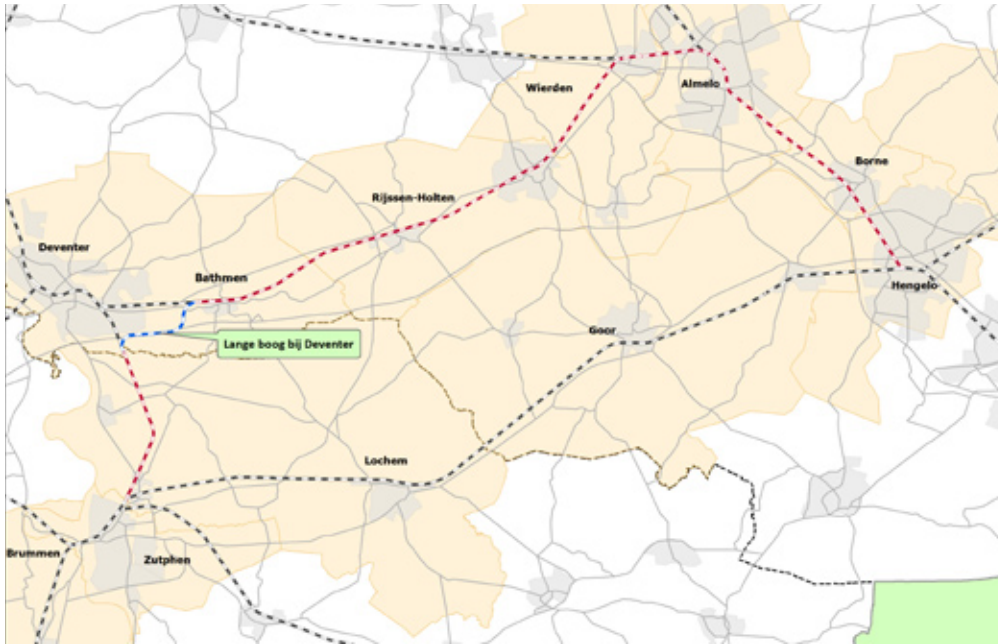
De minister van Infrastructuur en Milieu neemt na afronding van het onderzoek naar de milieueffecten de beslissing welke variant de voorkeur heeft. Deze beslissing is onder andere gebaseerd op:

- Maatregelen voor aanpassing van de infrastructuur (zie hoofdstuk Onderzoeken).
- Gevolgen van uitvoering PHS voor de leefbaarheid van omwonenden en milieu (zie hoofdstuk Onderzoeken).
- Uw mening over de onderzoeken (zie hoofdstuk Uw mening geven).
- Het advies van de lokale en regionale bestuurders en andere adviseurs.

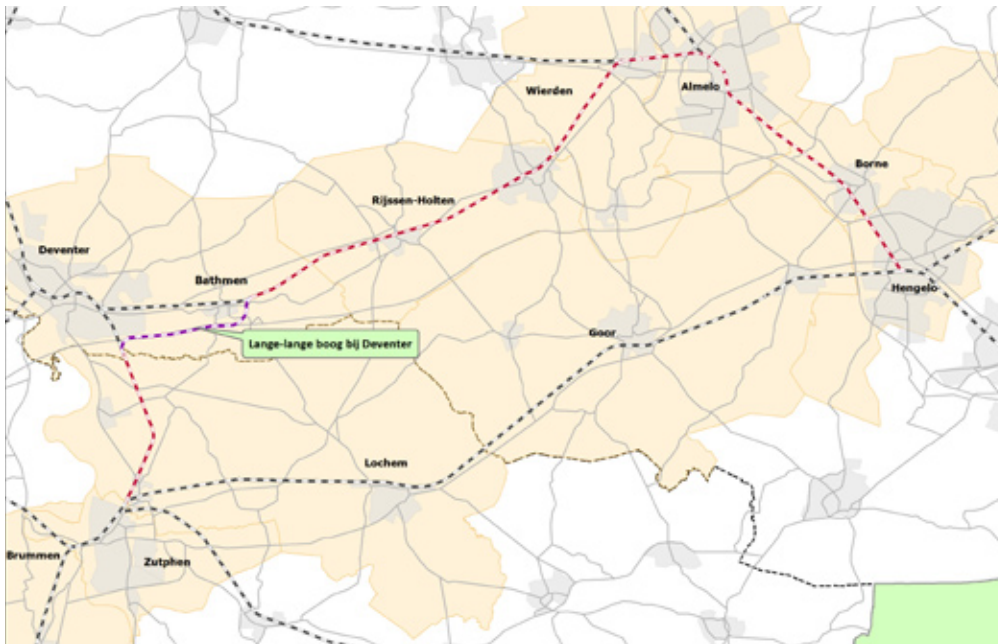
NB: in een eerder stadium is de variant 'korte boog' bij Deventer afgefallen. Deze variant wordt niet meer onderzocht.

# De vier varianten

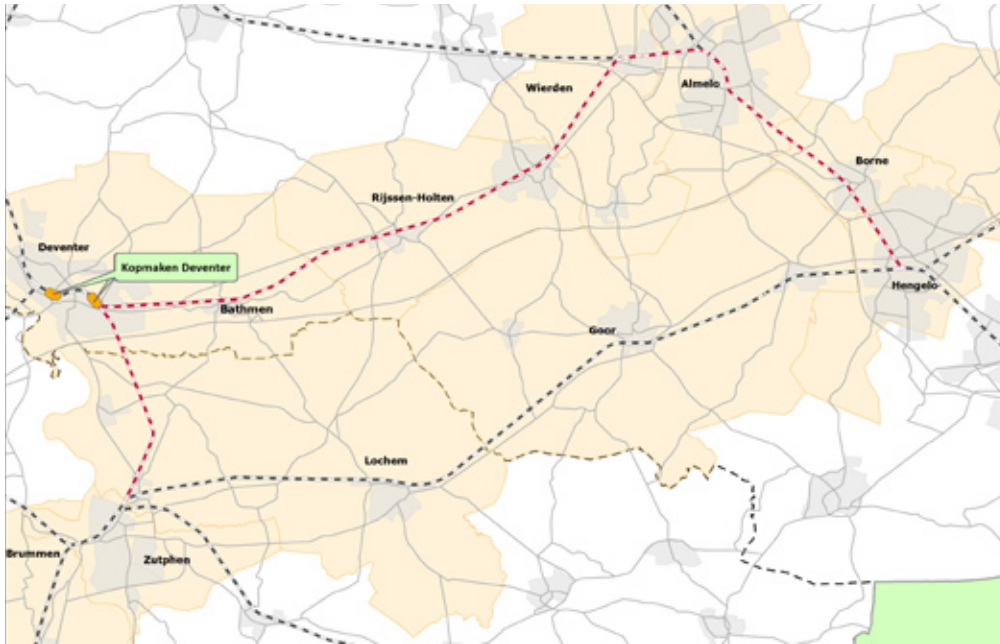
## Variante 1: Lange boog bij Deventer



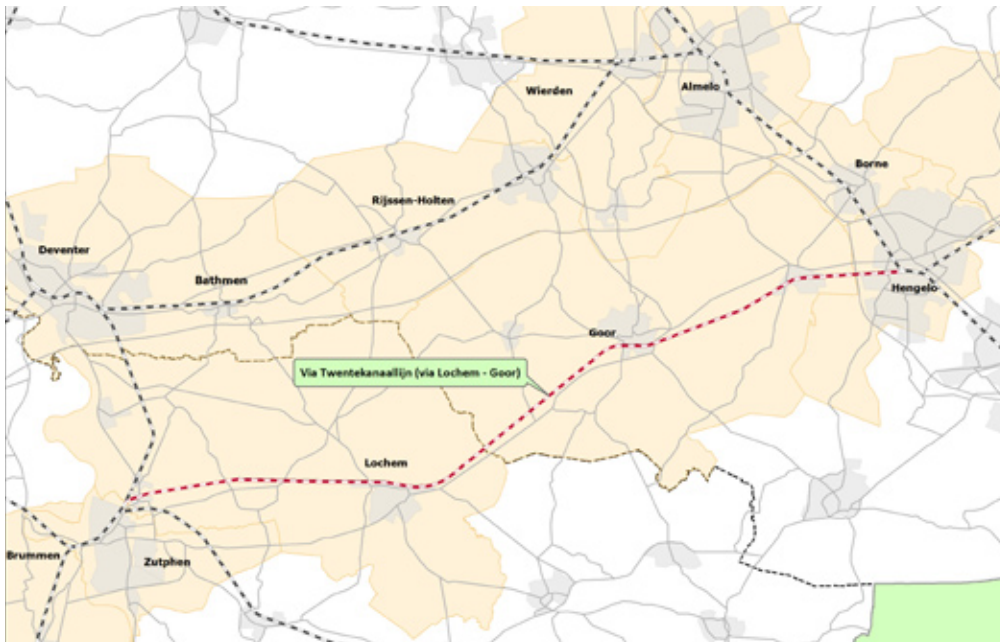
## Variante 2: Lange lange boog bij Deventer



### Variante 3: Kopmaken Deventer



### Variante 4: Twentekanaallijn (via Lochem-Goor)





## Wat verandert er voor u als omwonende?

In de toekomst kunnen er meer goederentreinen rijden tussen Elst en Oldenzaal. De route van de goederentreinen tussen Zutphen en Hengelo is nog niet bepaald. Dit kan 'bovenlangs' zijn, of 'onderlangs'. Afhankelijk van de gekozen route, verandert er voor u het volgende:

*Voor omwonenden tussen Arnhem en Zutphen (IJssellijn):*

- Dit traject wordt al geschikt gemaakt voor meer goederenvervoer. Tot nu toe rijden er weinig goederentreinen via deze route. Dit kunnen er in de toekomst meer worden. Er worden maatregelen uitgevoerd om de gevolgen voor omgeving en milieu te beperken.

*Voor omwonenden tussen Zutphen, Deventer en Hengelo (Twentelijn):*

- Als de goederenroute 'bovenlangs' gaat, krijgt u te maken met meer goederentreinen. Er worden maatregelen uitgevoerd om de gevolgen voor omgeving en milieu te beperken.
- Als de goederenroute 'onderlangs' gaat, krijgt u met minder goederentreinen te maken.

*Voor omwonenden tussen Zutphen, Lochem en Hengelo (Twentekanaallijn):*

- Als de goederenroute 'onderlangs' gaat, krijgt u te maken met extra goederentreinen in beide richtingen. Er worden maatregelen uitgevoerd om de gevolgen voor omgeving en milieu te beperken.
- Als de goederenroute 'bovenlangs' gaat, krijgt u met minder goederentreinen te maken.

*Voor omwonenden tussen Zutphen, Deventer en Hengelo (Twentelijn):*

- Dit traject wordt al gebruikt voor goederenvervoer. Als de goederenroute 'bovenlangs' gaat, krijgt u te maken met meer goederentreinen. Er worden maatregelen uitgevoerd om de gevolgen voor omgeving en milieu te beperken.
- Als de goederenroute 'onderlangs' gaat, blijft het aantal goederentreinen minimaal.



## Onderzoeken

ProRail onderzoekt in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu diverse zaken.

### Onderzoeken naar maatregelen infrastructuur

De maatregelen die onderzocht worden, zijn:

- Het plaatsen van geluidschermen of geluiddempers langs de spoorlijnen.
- Maatregelen om trillingshinder te beperken.
- Spoortechnische maatregelen om meer goederentreinen mogelijk te maken (seinen en dergelijke).
- De bouw van een ongelijkvloerse kruising van spoorwegen voor de bestaande aansluiting van bestaande spoorlijnen bij Arnhem/Velperbroek.
- De bouw van een extra perron en uitbreiding van de sporen in Zutphen.
- Het aanpassen van de bedieningstijden van de IJsselbrug bij Zutphen.

Naast de maatregelen aan het spoor worden nog de volgende extra onderzoeken uitgevoerd:

- Nog beter gebruik maken van de Betuweroute.
- Mogelijkheden van de binnenvaart.
- De verwachtingen voor het goederenvervoer op de lange termijn (na 2020).
- Actualisering van de studie NOV uit 1998 (die ging over een plan voor een geheel nieuwe spoorverbinding: een noordoostelijke aftakking van de Betuweroute naar Oldenzaal/grens).

Deze extra onderzoeken zijn in het voorjaar van 2012 gereed. Op basis van de resultaten van deze extra onderzoeken neemt de minister van Infrastructuur en Milieu, na overleg met bestuurders van provincies en gemeenten, een nader besluit. Daarin wordt opnieuw vastgesteld voor hoeveel goederentreinen het spoor door Oost-Nederland geschikt gemaakt zal worden.

### Aantal goederentreinen in de toekomst

Het staat nog niet vast wat het aantal goederentreinen is waarvoor de goederenroute door Oost-Nederland geschikt gemaakt gaat worden. Wat wel vaststaat, is dat het er meer worden dan nu. In de onderzoeken houdt ProRail voorlopig rekening met verschillende aantallen.

Volgens de Voorkeursbeslissing PHS van juni 2010 wordt het spoor door Oost-Nederland geschikt gemaakt voor twee extra goederentreinen per uur en per richting. In de nadere beslissing medio 2012 (zie hierboven) wordt bekeken of het mogelijk is om rekening te houden met minder extra treinen door Oost-Nederland. Bijvoorbeeld omdat uit de extra onderzoeken is gebleken dat er nóg meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland kunnen rijden. Of omdat (ook) een deel van het vervoer via de binnenvaart kan worden afgewikkeld.

In de onderzoeken voor het Milieu Effect Rapport (MER) wordt ook gerekend met een extra goederentrein per uur per richting.



### Onderzoeken naar gevolgen van het PHS

Behalve onderzoek naar maatregelen voor de infrastructuur, doet ProRail ook ander onderzoek. Met name onderzoek naar de gevolgen van de uitvoering van het PHS voor de (woon)omgeving en het milieu. De resultaten van dat onderzoek worden vastgelegd in het MER. Wat zijn bijvoorbeeld de gevolgen voor de leefbaarheid voor omwonenden langs de route? Wat zijn de gevolgen voor het milieu? Welke maatregelen neemt ProRail om die gevolgen te beperken en liefst weg te nemen?

Het leefbaarheidsonderzoek is onder andere gericht op de gevolgen van:

- geluid
- vervoer van gevaarlijke stoffen
- trillingen
- doorstroming verkeer bij overwegen

Voor u als omwonende is dit onderzoek het belangrijkste.

Verder doet ProRail nog onderzoek naar andere gevolgen van de uitvoering van het PHS. Zoals de gevolgen voor luchtkwaliteit, ecologie en waterhuishouding. Daarbij worden de bodem (archeologie en geologie) en landschaps-, natuur- en cultuurhistorische waarden onderzocht. Evenals de inrichting van stad en land. Uiteraard worden ook kosten, bouwtijd en bouw hinder van de vier varianten bekeken.

### Aanpak en resultaten

Hoe ProRail deze onderzoeken wil gaan uitvoeren, staat beschreven in de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau'. De resultaten van de onderzoeken worden beschreven in het MER.

ProRail houdt bij de onderzoeken ook rekening met verschillende lokale projecten. Bijvoorbeeld of er reeds geluidschermen, bruggen, viaducten of fietstunnels gepland zijn. ProRail heeft hier overleg over met provincies en gemeenten.

De onderzoeken en daarop gebaseerde maatregelen voert ProRail zo zorgvuldig mogelijk uit. Daarmee streeft ProRail naar een toekomstbestendige goederenroute, waar maximaal rekening gehouden wordt met de omgeving.

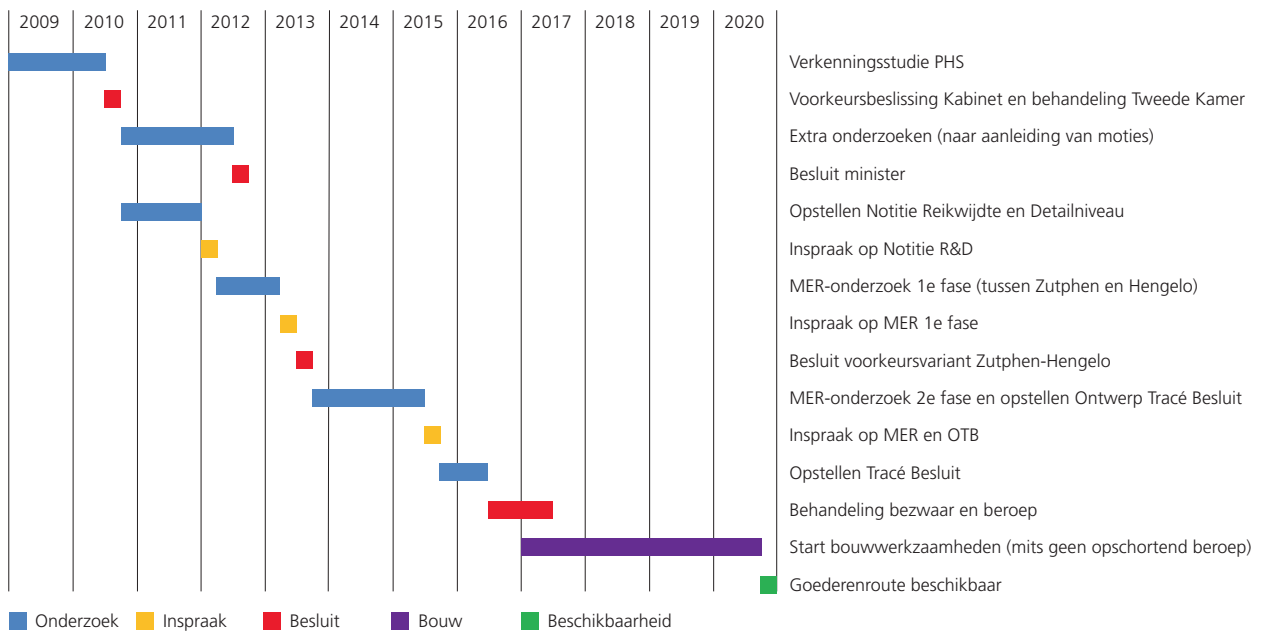


## **Beperking hinder**

Door de uitvoering van het PHS kunnen er op de goederenroute meer goederentreinen rijden. Hierdoor kan hinder ontstaan. Bijvoorbeeld door geluid, trillingen en het vaker gesloten zijn van overwegen. Deze hinder moet zoveel mogelijk beperkt worden. Streven is dat u er niet méér last van krijgt dan nu het geval is. Om dit te bereiken, worden allerlei oplossingen gezocht.

- *Geluid*  
Geluidhinder kan beperkt worden door stillere spoorconstructies en stillere treinen. Ook helpt de aanleg van geluidschermen of het verhogen van bestaande geluidschermen. In de aankomende wettelijke regeling 'SWUNG' zijn grenzen aan geluid gesteld. Hierin is bepaald hoeveel geluid een spoorlijn maximaal mag maken. Als er meer treinen gaan rijden, mag dat dus niet leiden tot méér lawaai bij de woningen dan wettelijk vastgesteld.
- *Vervoer van gevaarlijke stoffen*  
Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen kleven risico's voor de omgeving. De aankomende wettelijke regeling 'Basisnet' stelt grenzen aan deze risico's. Als er meer gevaarlijke stoffen worden vervoerd, kan dat dus niet leiden tot grotere risico's.
- *Trillingen*  
Er wordt momenteel onderzoek gedaan om te bepalen of wettelijke regelgeving over trillingen mogelijk is. Het blijkt tot nu toe erg moeilijk om trillingshinder te beperken. Er zijn inmiddels diverse onderzoeksprogramma's gestart, zowel in Nederland als binnen Europa.
- *Doorstroming verkeer bij overwegen*  
Overwegen kunnen vaker of langer dicht zijn. Dit kan leiden tot langere wachttijden voor het overige verkeer. Ook kunnen er bereikbaarheidsproblemen ontstaan voor hulpdiensten. ProRail onderzoekt de gevolgen voor de lokale bereikbaarheid en de veiligheid. Samen met het gemeentebestuur wordt naar de beste oplossingen gezocht.

Meer informatie over de wet- en regelgeving kunt u terugvinden op [www.prorail.nl/phs](http://www.prorail.nl/phs).



## Planning

Over enkele jaren start de uitvoering van de maatregelen. Daarmee wordt de spoorroute tussen Elst en Oldenzaal/grens geschikt gemaakt voor meer goederentreinen.

Tot die tijd zijn er nog verschillende stappen te zetten:

- Begin 2012: inspraak op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
- Voorjaar 2012: publicatie onderzoeksresultaten over het nóg meer gebruik maken van de Betuweroute, de mogelijkheden van de binnenvaart en het lange termijnperspectief voor het goederenvervoer per spoor.
- Medio 2012: nader besluit door de minister van Infrastructuur en Milieu over het goederenvervoer per spoor door Oost-Nederland. Dit gebeurt naar aanleiding van de resultaten van de extra onderzoeken en na overleg met regionale en lokale bestuurders.
- Voorjaar 2013: inspraak op het MER over de routevarianten voor goederentreinen tussen Zutphen en Hengelo.
- Najaar 2013: besluit van de minister welke routevariant tussen Zutphen en Hengelo geschikt gemaakt zal worden voor extra goederentreinen. Dit gebeurt na overleg met regionale en lokale bestuurders.
- Voorjaar 2015: de minister stelt het Ontwerp Tracébesluit (OTB) vast. Dit OTB gaat over alle maatregelen die getroffen worden in de spoorroute Elst-Arnhem-Zutphen-Hengelo-Oldenzaal/grens. Het OTB wordt vastgesteld na overleg met regionale

en lokale bestuurders. Tegelijk publiceert de minister het MER over deze route. Over het OTB en het MER kan iedereen zijn mening en advies geven (inspraak).

- Najaar 2016: de minister stelt het Tracébesluit (TB) vast, na overleg met regionale en lokale bestuurders. Tegen het TB kan in beroep worden gegaan.
- In 2016: start bouwwerkzaamheden van de maatregelen.
- Eind 2020: aanpassingen aan het spoor zijn gereed. De goederenroute door Oost-Nederland is beschikbaar.

Voor de meest actuele planning kunt u terecht op: [www.prorail.nl/phs](http://www.prorail.nl/phs).



## Uw mening geven

### Meedenken

Wilt u meedenken? Hiervoor worden informatie- en participatiebijeenkomsten georganiseerd. U kunt dan in gesprek gaan met ProRail en met het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarnaast staat het u altijd vrij om suggesties te doen. U kunt dit per mail doen en via de website van ProRail ([www.prorail.nl/phs](http://www.prorail.nl/phs)).

### Inspraak

Wilt u uw mening geven? Dat kan op twee formele inspraakmomenten. Bij de start van de onderzoeken en als de resultaten van de onderzoeken beschikbaar zijn.

Het eerste moment (begin 2012) is de inspraakprocedure voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Hierin staat beschreven:

- De aanpak van de studies voor het Milieu Effect Rapport (MER).
- Welke varianten bestudeerd worden.
- Hoe gedetailleerd deze varianten bestudeerd worden.

Over deze Notitie kunt u officieel uw mening geven en voorstellen indienen (de 'zienswijzen').

Het tweede moment (voorjaar 2013) is de inspraakprocedure naar aanleiding van het afgeronde MER. Hierin staan vastgelegd:

- Alle onderzoeksresultaten.
- De milieu- en omgevingseffecten van de onderzochte varianten.
- De maatregelen om deze effecten te beperken.

Ook over het MER kunt u officieel uw mening geven en voorstellen indienen (de 'zienswijzen').

### Meer Informatie

Wilt u meer weten? Kijk op [www.prorail.nl/phs](http://www.prorail.nl/phs) of op [www.rijksoverheid.nl/phs](http://www.rijksoverheid.nl/phs).

Ook kunt u contact opnemen met de afdeling Publiekscontacten van ProRail: telefoonnummer 0800 776 7245 (gratis) of [www.prorail.nl/contact](http://www.prorail.nl/contact).

### Disclaimer

De informatie in deze brochure is met uiterste zorg samengesteld. Toch kan het zijn dat sommige informatie niet meer actueel is, of op enige wijze niet correct is weergegeven. Wij sluiten dan ook elke aansprakelijkheid uit als gevolg van de eventueel onjuiste weergave van informatie.

**Uitgave**  
ProRail  
December 2011  
[www.prorail.nl](http://www.prorail.nl)

**ProRail**

---