



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Goederenroute Oost-Nederland

De effecten van vier routevarianten tussen Zutphen en Hengelo
op mensen, omgeving en economie



Programma Hoogfrequent Spoorvervoer

Het reizigers- en goederenvervoer in Nederland groeit. Deze groei is aanleiding om het spoorweginfrastructuur voor te bereiden op de toekomst.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (hierna: het ministerie) heeft daarvoor in 2010 het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) vastgesteld. Dat wordt in nauwe samenwerking met NS en KNV Spoorgoederenvervoer uitgevoerd door ProRail.

Doel van dit programma is om in de toekomst meer reizigerstreinen te laten rijden op trajecten tussen de grote steden in de Randstad, Noord-Brabant en Gelderland. Ook moet dit programma ruimte maken voor het groeiend aantal goederentreinen dat wordt verwacht. Hierdoor wordt Nederland goed bereikbaar per trein. Dat is belangrijk voor onze economische groei en ontwikkeling.

Goederenvervoer door Oost-Nederland

Onderdeel van PHS is de realisatie van een toekomstbestendige goederenroute in Oost-Nederland. Die route is met name bedoeld voor goederentreinen die nu nog door de Randstad en diagonaal door Nederland gaan: vanuit Antwerpen, Vlissingen of Rotterdam naar Noord-Duitsland, Scandinavië, Polen en verder. Doel is de goederentreinen vanuit het Rotterdamse havengebied zo lang mogelijk over de Betuweroute te laten rijden en pas bij Elst te laten aftakken naar Arnhem, Zutphen, Hengelo en Oldenzaal-grens. Treinen vanuit Antwerpen en Vlissingen rijden via Noord-Brabant en Nijmegen naar de Goederenroute door Oost-Nederland. Zo worden andere spoorlijnen ontlast.

Met of zonder PHS, de verwachting is dat het goederenvervoer blijft groeien. Verreweg de meeste goederentreinen in Nederland rijden nu in een directe lijn naar Duitsland, via de Betuweroute naar Zevenaar-grens. Dat zal ook in de toekomst zo blijven. Dit is de kortste route voor alle treinen naar het Ruhrgebied, Zuid-Duitsland en Italië. En ook dit vervoer groeit. Het traject tussen Zevenaar, Emmerich en Oberhausen wordt daarvoor op korte termijn uitgebreid van twee naar drie sporen.

Solide basis

Al eerder is besloten om geen geheel nieuwe spoorlijn aan te leggen naar Oldenzaal-grens, maar zoveel mogelijk gebruik te maken van sporen die er al liggen. Om die bestaande route geschikt te maken voor meer goederentreinen zijn wel aanpassingen aan het spoor nodig en maatregelen om hinder zoveel mogelijk tegen te gaan. De overheid gaat daarbij niet over een nacht ijs.

Voor alle benodigde aanpassingen moet een milieueffectrapport (MER) worden vastgesteld. Doel van het MER is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen bij de besluitvorming. Aan de hand van het MER wordt een Tracébesluit vastgesteld. Dat is vergelijkbaar met een bestemmingsplan. Het Tracébesluit wordt voorbereid met een Ontwerp Tracébesluit.

Om te beginnen heeft het ministerie een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Daarin staan alle zaken op een rij die nader onderzocht moeten worden en vastgelegd in

een MER voordat de eerste schop de grond in gaat. Zo is in deze notitie beschreven welke varianten worden onderzocht en hoe de milieueffecten in beeld worden gebracht. De notitie heeft begin 2012 ter inzage gelegen bij onder meer gemeentehuizen en bibliotheken. Dat leverde een groot aantal reacties op: in totaal 1.535. Deze zijn verwerkt in de Definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau die op 13 juli 2012 is vastgesteld door de minister. Die definitieve notitie heeft een solide basis gelegd onder het verdere proces. Hiermee kon worden afgebakend welke onderzoeken wel en niet zullen worden verricht.

Vier routevarianten tussen Zutphen en Hengelo

De resultaten van alle onderzoeken worden beschreven in het MER. Dat betekent dat alle gevolgen van de aanpassing van de goederenroute tussen Elst en Oldenzaal-grens nauwgezet in kaart worden gebracht op een groot aantal aspecten. Dat vraagt forse inspanningen die pas doelgericht kunnen zijn als bekend is hoe de gehele route precies gaat lopen. Op een deel van de route - tussen Zutphen en Hengelo - zijn nog vier verschillende tracévarianten in beeld: Kopmaken te Deventer, Ten westen van Bathmen, Ten oosten van Bathmen en Twentekanaallijn. Deze vier tracévarianten zijn nu met voorrang onderzocht. Dat is gebeurd in deze eerste fase van het MER. In deze fase moet voldoende informatie op tafel

komen waarmee de staatssecretaris haar keuze voor een van de genoemde varianten kan bepalen. Uit het rapport MER 1^e fase volgt nog geen voorkeur voor een van de vier varianten: het betreft louter een effectonderzoek.

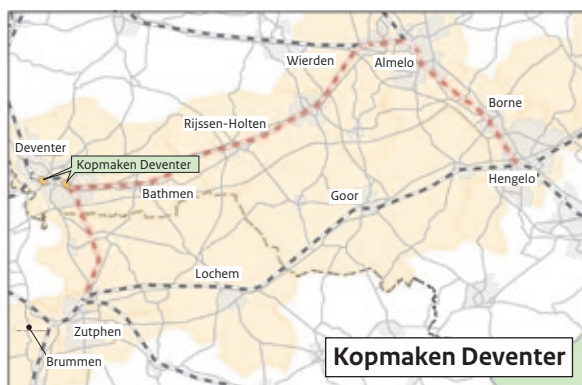
Naast de effecten zijn ook de maatregelen in kaart gebracht om de nadelige effecten zoveel mogelijk te beperken. In het rapport worden de vier tracévarianten tussen Zutphen en Hengelo beoordeeld op 16 aspecten¹ (zie hieronder). Deze brochure biedt u een beknopt overzicht van de resultaten per variant. Ook wordt toegelicht wat de volgende stappen in het proces zijn en op welke manier u invloed kunt uitoefenen op de besluitvorming.

De staatssecretaris neemt in het najaar van 2013 het besluit welke routevariant de voorkeur heeft. Deze beslissing wordt onder andere gebaseerd op:

- De uitkomsten van dit MER 1^e fase.
- Uw mening over de onderzoeken (zie hoofdstuk 'Uw reacties').
- Het advies van lokale en regionale bestuurders en adviesorganen.

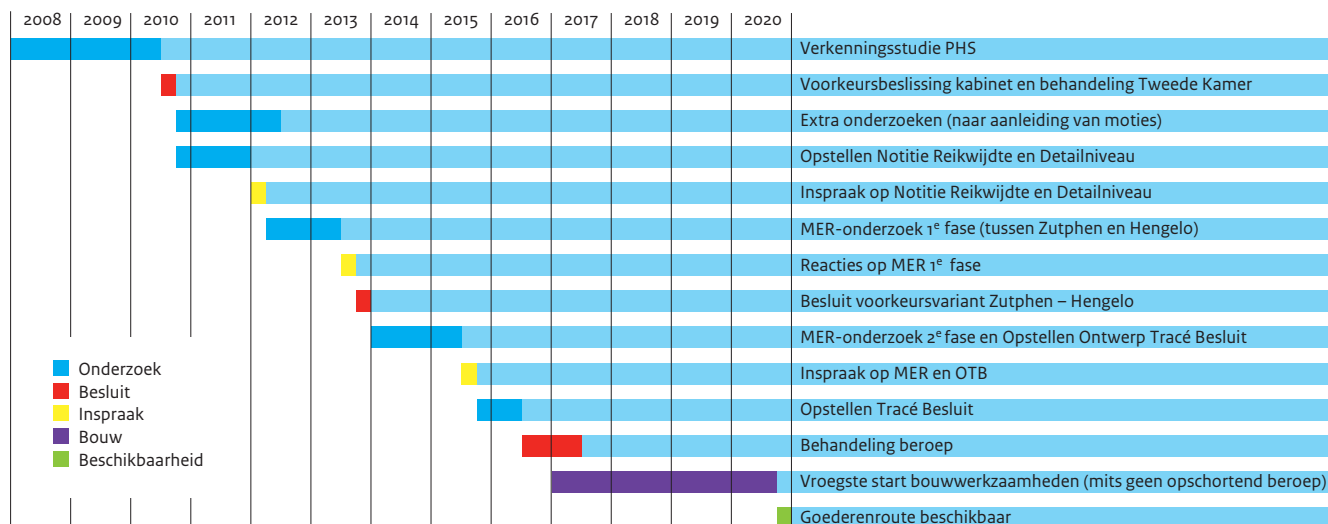
Daarbij besluit de staatssecretaris in het najaar ook wanneer het werk voor het MER 2^e fase zal starten.

De vier routevarianten



¹ De 16 aspecten zijn: geluid, omgevingsrisico's, luchtkwaliteit, trillingen, milieugezondheidskwaliteit, oversteekbaarheid van overwegen, ecologie, waterhuishouding, archeologie, bodem, landschappelijke effecten, ruimtelijke effecten, energieverbruik, toekomstvastheid, gebruikswaarde en bouwtijd en -kosten.

De huidige planning in beeld



Wat is een MER?

Een milieueffectrapportage brengt de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit of project in beeld nog voordat er een besluit over wordt genomen. De onderzoeksresultaten worden gepubliceerd in een milieueffectrapport (MER). Een MER wordt altijd opgesteld bij activiteiten en projecten die mogelijk nadelige gevolgen voor het milieu hebben.

Wat is de referentiesituatie?

Wie praat over investeringen in spoorwegen, moet bedenken dat eventuele uitbreidingen op zijn vroegst pas over tien jaar klaar zijn. Je kunt de effecten dan ook pas goed beoordelen als je ze vergelijkt met hoe het straks is als er niet wordt ingegrepen. In het MER 1^e fase worden de effecten daarom voortdurend vergeleken met de referentiesituatie. Die situatie beschrijft het jaar 2030 zonder dat het spoor tussen Zutphen en Hengelo geschikt wordt gemaakt voor het goederenvervoer dat wordt verwacht. Dat is dus hoe het dan zal zijn als er geen verbeterde route door Oost-Nederland komt, maar het goederenverkeer wel verder groeit in het tempo dat op dit moment redelijkerwijs mag worden verwacht.

In de referentiesituatie blijven de goederentreinen uit Rotterdam zo veel mogelijk gebruik maken van de routes via Emmerich en Venlo. Indien daar onvoldoende capaciteit is, wordt ook de route via Weesp-Amersfoort-Deventer-Twentelijn-Hengelo-Oldenzaal-grens gebruikt. In de Randstad blijft het aantal goederentreinen dan onverminderd toenemen en op de Twentelijn wordt het aantal

goederentreinen aanzienlijk hoger dan in de huidige situatie. Op de IJssellijn en de Twentekanaallijn worden - als PHS niet wordt uitgevoerd - slechts incidenteel goederentreinen verwacht. Zonder PHS worden aan het spoor in Oost-Nederland geen nieuwe uitbreidingen gerealiseerd.

Wat is het verschil tussen MER 1^e fase en 2^e fase?

De besluitvorming wordt uitgevoerd in twee stappen. Eerst ligt dit MER 1^e fase ter inzage waarop uw reactie en die van de regionale bestuurders wordt gevraagd. Op basis hiervan neemt de staatssecretaris het besluit welk tracé de voorkeur heeft om geschikt te maken wordt voor extra goederenvervoer tussen Zutphen en Hengelo. Dat wordt de zogenaamde Voorkeursvariant. Na deze beslissing wordt volgens de huidige planning vanaf 2014 het ontwerp voor de hele route tussen Elst en Oldenzaal-grens uitgewerkt, inclusief de gekozen variant. Hiervoor wordt een Ontwerp Tracébesluit (OTB) voorbereid. Dat heeft eenzelfde detailniveau als een bestemmingsplan. Op zowel het OTB als het MER 2^e fase is gelijktijdig inspraak mogelijk. Dat is volgens de huidige planning in 2015 het geval. Maar in het najaar van 2013 zal de staatssecretaris deze planning opnieuw bezien.

Gevolgen van bezuinigingen

Als gevolg van de economische crisis heeft de huidige regering besloten te bezuinigen op de geplande investeringen in auto-, vaar- en spoorwegen. Dit heeft ook gevolgen voor PHS.

Het programma gaat door, maar de uitvoeringstermijn waarbinnen het wordt gerealiseerd, is verlengd van 2020 naar 2028. Daarnaast heeft de staatssecretaris besloten dat de spoorlijnen in Oost-Nederland qua capaciteit slechts geschikt hoeven te worden gemaakt voor één extra goederentrein per uur per richting, in plaats van twee, zoals eerder gedacht. Die keuze is gemaakt omdat uit de nieuwste voorspellingen blijkt dat de groei van het goederenvervoer lager uitvalt dan eerder werd ingeschat. In deze brochure hebben wij ons daarom beperkt tot de onderzoeksresultaten bij één extra goederentrein per uur per richting. In het MER 1^e fase worden overigens ook de effecten in beeld gebracht

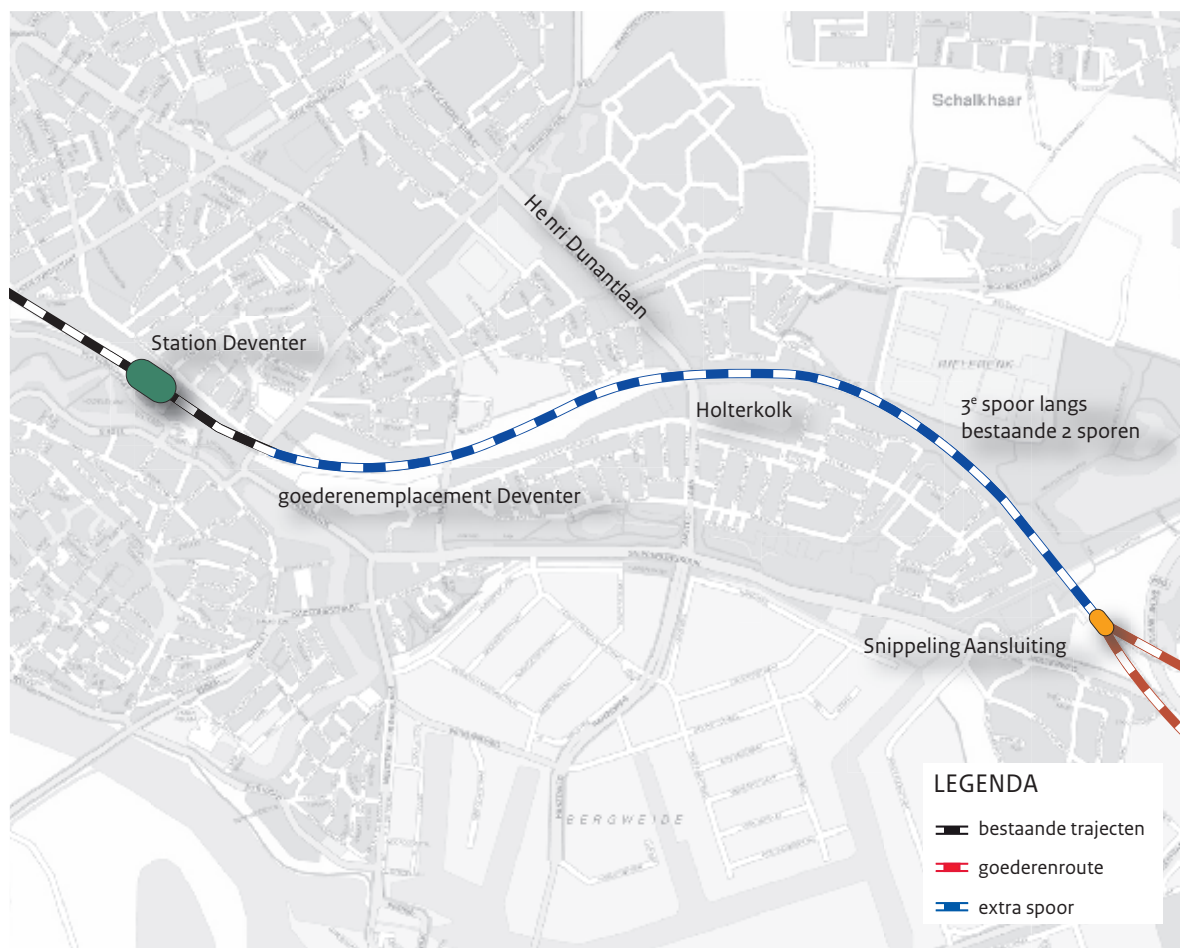
van twee extra goederentreinen per uur per richting. Hoewel de economie stagneert, zal de groei van het goederenvervoer in de periode tot 2030 toch nog aanzienlijk zijn. PHS wil die verwachte groei mogelijk maken inclusief alle maatregelen die ter bescherming van omwonenden moeten worden getroffen. Dat zal ook bij de nu voorziene rijfrequentie van één extra trein per uur per richting en bij de naar 2028 uitgestelde planning zo zijn. Want op de noodzakelijke maatregelen is niet bezuinigd.

Meer projectinformatie over PHS kunt u terugvinden op de website van het Centrum Publieksparticipatie van het ministerie: www.centrumpp.nl onder 'actuele consultatieprojecten.'



Kopmaken te Deventer

In deze variant rijden de goederentreinen eerst vanuit Zutphen naar het goederenemplacement ten oosten van station Deventer, veranderen daar van rijrichting en rijden vervolgens via Almelo en Hengelo naar Oldenzaal-grens. En vice versa.





Beeld van de parkstrook in Deventer nu en na aanleg van een derde spoor



Bij kopmaken komt de goederentrein tot stilstand op het goederenemplacement van Deventer. Vervolgens wordt de locomotief losgekoppeld, via een apart spoor naar de andere kant van de trein geleid en daar weer aangekoppeld. Daarna kan de trein in de andere richting verder rijden. Voor de extra goederentreinen is de aanleg nodig van een derde spoor van ongeveer 1,4 kilometer tussen de sporensplitsing direct ten zuiden van het Overijssels kanaal bij de Holterweg en het begin van het emplacement ter hoogte van de Henri Dunantlaan te Deventer. Daartoe wordt de spoorzone aan de kant van de Rivierenwijk met zo'n tien meter verbreed, waardoor een deel van de huidige parkstrook met opgaande beplanting moet verdwijnen.

Geluid en trillingen

Er rijden in deze variant meer goederentreinen door Deventer-oost. Ook tussen Zutphen en Deventer en van Deventer tot Hengelo rijden de extra goederentreinen door een aantal woonkernen. Mede door het treffen van maatregelen blijft de geluidsoverlast binnen de wettelijke grenzen. Op een aantal plaatsen staan al geluidschermen. Verder worden op diverse plekken extra geluidwerende maatregelen genomen. Er zijn tussen Zutphen en Hengelo lage geluidschermen (van maximaal 2 meter boven het spoor) nodig met een totale lengte van 14 kilometer. Geluidschermen beperken natuurlijk wel het uitzicht. Maar mogelijk zijn raildempers - rubberen blokken tegen de rails - op veel plekken al voldoende. Die dempen het geluid van passerende treinen, waardoor mogelijk minder schermen nodig zijn. Uiteindelijk zullen door al dit soort ingrepen circa 15% min-

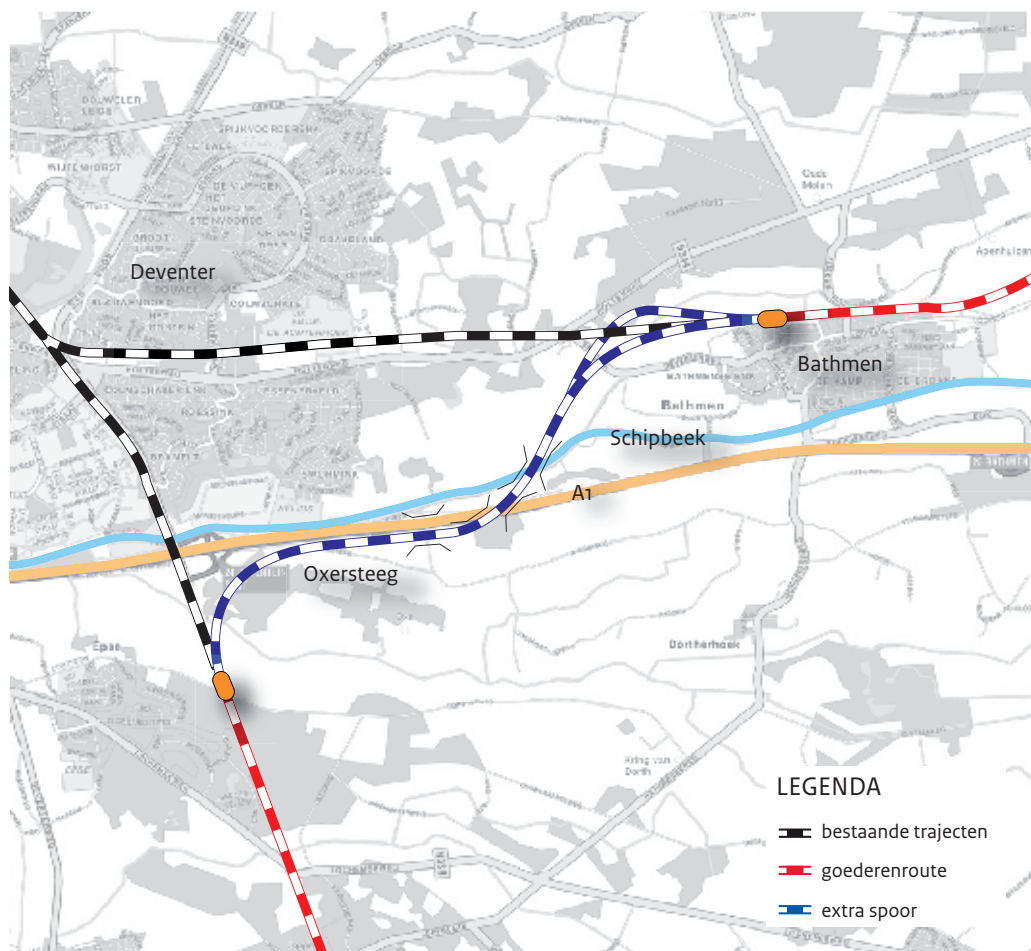
der omwonenden geluidsoverlast gaan ervaren dan wanneer het goederenvervoer tot 2030 doorgroeit zonder extra maatregelen (in de 'referentiesituatie 2030'). Doordat in deze variant meer goederentreinen Deventer gaan in- en uitrijden en daar ook twee overwegen passeren, sta je gemiddeld genomen wat langer voor gesloten spoorbomen. Overigens wordt voorzien dat een van die twee overwegen, de overweg Oostriklaan in Deventer Colmschate, al vóór 2020 wordt vervangen door een onderdoorgang. Dit gebeurt in het kader van het zogenaamde NaNOV programma. In woningen en gebouwen langs de hele route worden iets meer trillingen verwacht, met name in Deventer zelf en in Eefde. Maar nergens wordt materiële schade door trillingen verwacht. In deze 1^e fase van het onderzoek zijn nog geen maatregelen tegen trillinghinder onderzocht; dat gebeurt in de 2^e fase.

Nut en kosten

Goederentreinen behalen in deze variant een tijdswinst van drie kwartier, ondanks de extra tijd die het kopmaken kost. Vanaf de Maasvlakte zijn zij via de Betuweroute, de IJssellijn en de Twentelijn drie kwartier sneller in Oldenzaal-grens, dan over de route via de Randstad. Ook gebruiken zij minder energie. De investeringskosten zijn geraamd op € 130 tot € 170 miljoen.

Ten westen van Bathmen

Ook in deze variant rijden de goederentreinen van de IJssellijn naar de Twentelijn, maar nu mijden ze de bebouwde kom van Deventer. Komend vanuit Zutphen buigen de treinen nog voor de kruising met de A1 oostwaarts af om via een nieuw stuk spoor de snelweg en de Schipbeek te volgen, die vervolgens te kruisen en dan ten westen van Bathmen over de Twentelijn richting Almelo en verder te rijden.





De spoordijk ten westen van Bathmen is hier geprojecteerd in het huidige landschap



Voor deze variant is circa 6 kilometer nieuw spoor nodig. Dat wordt grotendeels een enkelspoor met enkele nieuwe bruggen, want de spoorbaan kruist diverse land- en waterwegen. Hij gaat bijvoorbeeld met een ruim viaduct over de Schipbeek. Ook andere ingrepen in het landschap zijn in deze variant onvermijdelijk. Zo moet de spoordijk iets hoger dan normaal liggen, omdat het gebied naast de Schipbeek een waterbergingsgebied is.

Karakteristiek landschap

Het karakteristieke kleinschalige landschap ten westen van Bathmen wordt doorsneden. Er komen twee hoge viaducten op de plek waar de spoorlijn de snelweg en de Schipbeek oversteekt. Verder ten noorden vormt de spoordijk een onnatuurlijke barrière tussen Bathmen en Deventer. De spoorlijn passeert ook twee landgoederen, De Oxerhof en De Bannink. Het tracé is zo ontworpen dat die landgoederen zo weinig mogelijk worden aangetast.

Geluid en trillingen

Om de geluidshinder van de extra goederentreinen te beperken worden over de gehele route tussen Zutphen en Hengelo waar nodig raildempers of geluidschermen geplaatst. De geluidschermen zijn maximaal 2 meter hoog boven het spoor. Bij elkaar geteld gaat het over geluid beperkende maatregelen over een lengte van maximaal 11 kilometer. Daarmee wordt het aantal geluidgehinderde omwonenden circa tien procent lager dan zónder de PHS-maatregelen (de 'referentiesituatie 2030'). Langs de hele route worden meer trillingen verwacht, met name in Eefde. Maar nergens wordt

er materiële schade door trillingen verwacht. In deze 1^e fase van het onderzoek zijn nog geen maatregelen tegen trillinghinder onderzocht; dat gebeurt in de 2^e fase.

Faunapassages

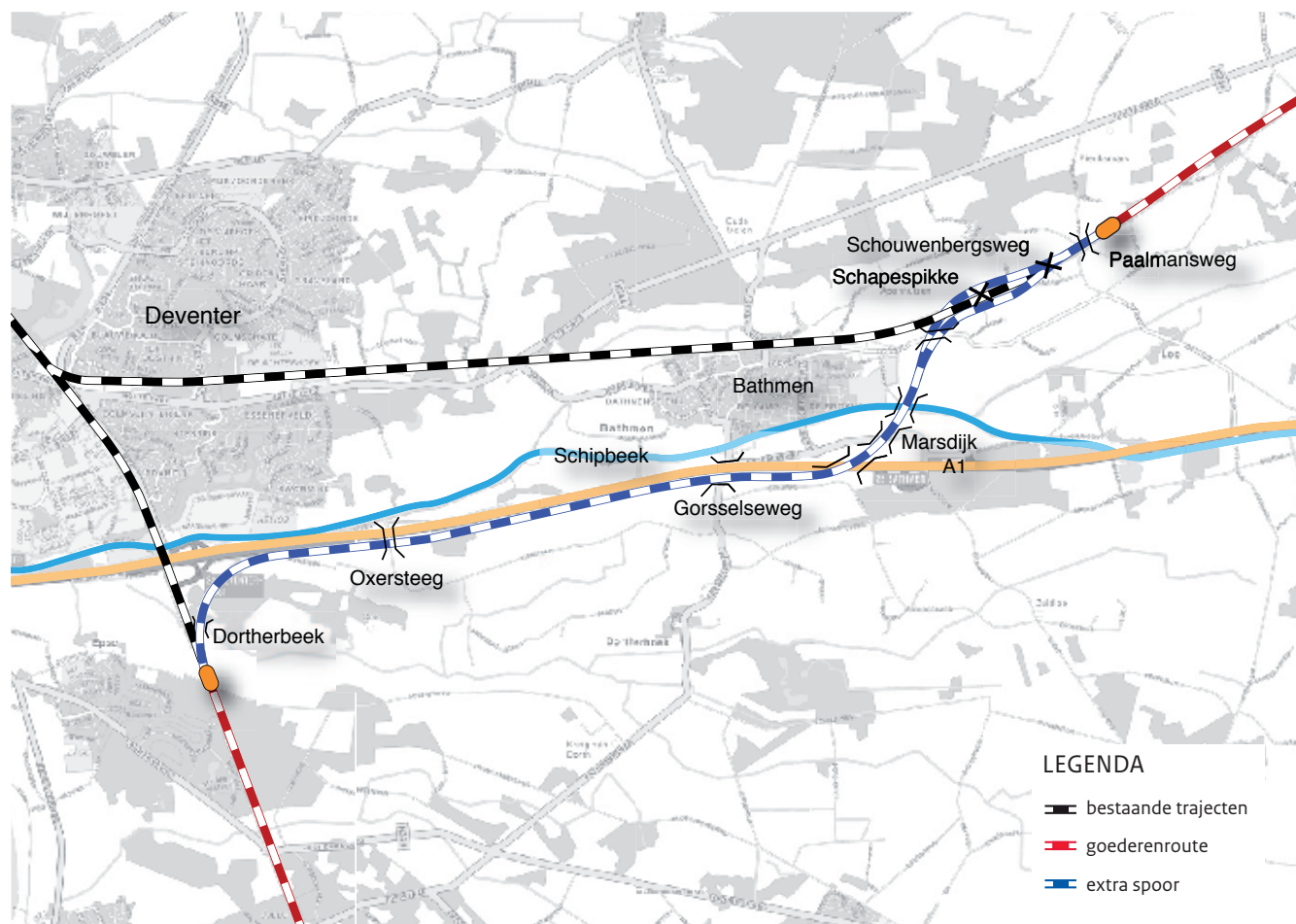
Bij de aftakking van de IJssellijn raakt het spoor een natuurgebied dat hoort tot de Ecologische Hoofdstructuur. Daarmee wordt het netwerk van natuurgebieden bedoeld dat een bijdrage levert aan het behoud en de versterking van de biodiversiteit in Nederland. Niet alleen gaat vanwege de doorsnijding een strook van deze natuur verloren, het spoor gaat een nieuwe barrière vormen voor de dieren in het gebied. Daarom zijn waar nodig faunapassages opgenomen in het ontwerp.

Nut en kosten

Goederentreinen zijn in deze variant een uur en een kwartier sneller op hun bestemming dan over de route via de Randstad. Het energieverbruik ligt daardoor ook lager. De geraamde investeringskosten bedragen € 180 tot € 240 miljoen.

Ten oosten van Bathmen

In deze variant rijden de goederentreinen via de IJssellijn naar de Twentelijn. Net als in de variant Ten westen van Bathmen mijden ze ook nu de bebouwde kom van Deventer doordat een nieuw verbindingsspoor wordt aangelegd. Maar nu kruisen de treinen pas ten oosten van Bathmen de snelweg en de Schipbeek en voegen vervolgens in op de bestaande Twentelijn richting Almelo en verder.





Er zijn ten oosten van Bathmen forse overspanningen nodig van de snelweg en de Schipbeek



De ingrepen en effecten zijn bij deze variant in veel opzichten gelijk aan die voor de westelijke variant. In deze variant wordt een grotendeels enkelsporige nieuwe spoorbaan aangelegd over circa 10 kilometer lengte. In deze variant wordt de wegenstructuur aangetast en verdwijnen twee overwegen. Om het nieuwe spoortracé over de weg ongehinderd te kunnen passeren komen er twee viaducten en een onderdoorgang. De verwachte effecten en maatregelen op het gebied van geluids- en trillinghinder zijn soortgelijk. Ook nu is sprake van ingrepen in het landschap en de waterhuishouding. Met één belangrijk verschil: Landgoed De Bannink en het karakteristieke gebied ten westen van Bathmen blijven in deze variant gevrijwaard van ingrepen. En het verlies aan leefgebied voor beschermde diersoorten is in deze variant ook iets kleiner.

Landschap

De nieuwe spoorlijn blijft langer parallel lopen aan de snelweg A1. De snelweg en de Schipbeek worden gekruist met twee viaducten. Omdat het hier gaat om een schuine kruising, moeten die viaducten vrij lang zijn. Ze zullen in dit vlakke landschap al van ver af zichtbaar zijn. Ten noorden ervan daalt het spoor naar maaiveldniveau om al vrij snel aan te takken op de Twentelijn. Het landschap ten oosten van Bathmen is ruimer van opzet en daarmee minder kwetsbaar dan dat ten westen. Daarmee stoort een nieuwe spoorlijn hier iets minder. Extra aandachtspunt is de archeologie. Even ten noorden van de snelweg loopt het tracé over een dekzandduin. Daar worden vindplaatsen vermoed van overblijfselen uit diverse geschiedkundige

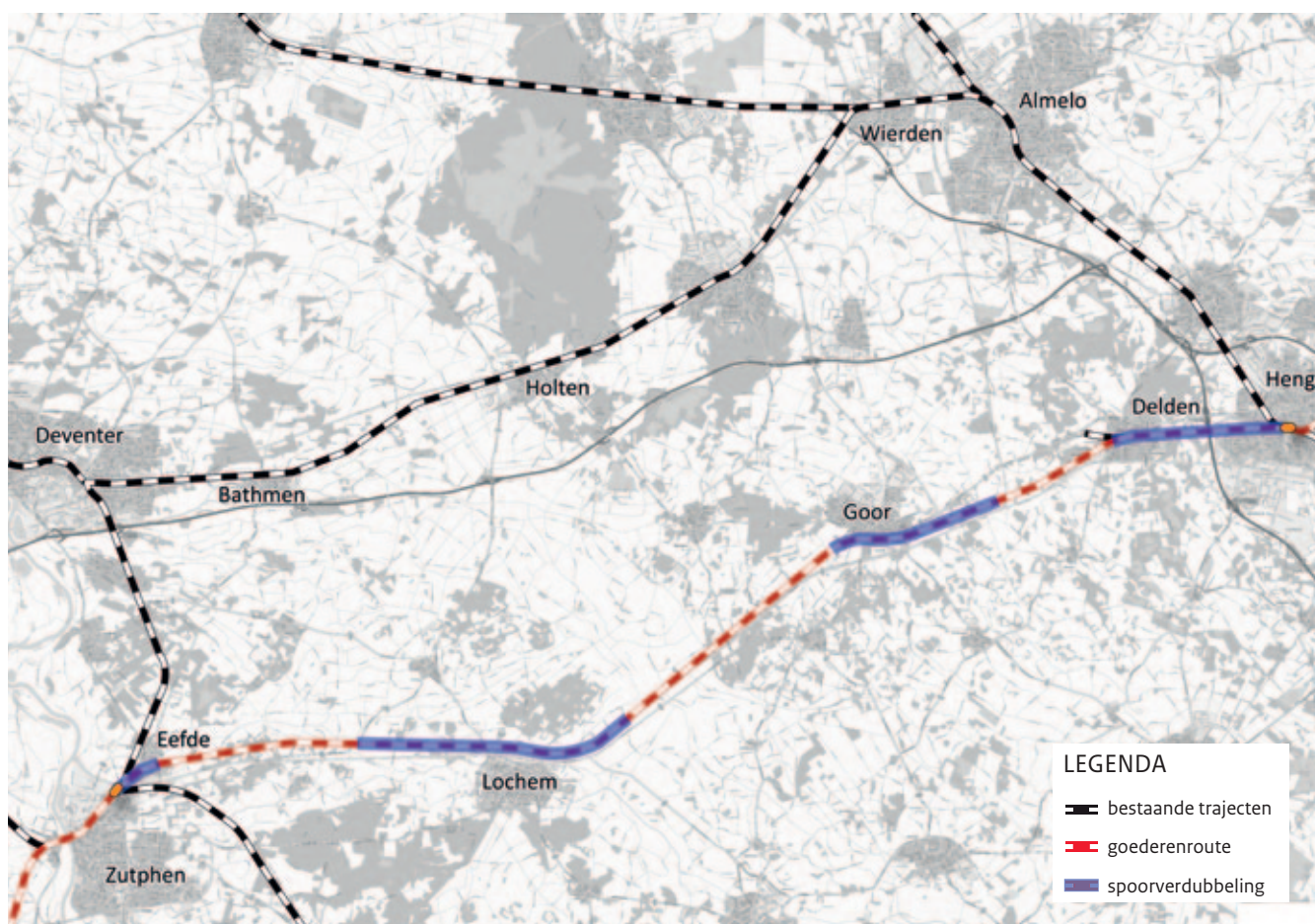
perioden, van de prehistorie tot de middeleeuwen. Uit detailonderzoek moet blijken of hier nader bodemonderzoek nodig is.

Nut en kosten

Voor de goederentreinen is de besparing op de reistijd- en energieverbruik gelijk aan de variant Ten westen van Bathmen. De geraamde investeringskosten bedragen € 220 tot € 290 miljoen.

Twentekanaallijn

Anders dan bij de drie voorgaande varianten rijden de treinen nu vanaf Zutphen via de Twentekanaallijn naar Hengelo. Het enkelspoor dat langs het kanaal voert, moet dan wel eerst geschikt worden gemaakt voor meer goederentreinen. De spoorlijn wordt daartoe voorzien van bovenleiding en voor een deel verdubbeld.





De tracévariant Twentekanaallijn is hier geprojecteerd in het huidige landschapsbeeld



In de Twentekanaallijn met een lengte van 43 kilometer, zijn over een lengte van 22 kilometer spoorverdubbelingen nodig: bij Eefde (0,7 kilometer), vanaf Laren-Almen tot voorbij Lochem (10 kilometer), bij Goor (6 kilometer) en tussen Delden en Hengelo (5,3 kilometer). Verder moet de lijn over de volle lengte worden geëlektrificeerd. Dat betekent dat er om de zestig meter masten voor de bovenleiding moeten worden geplaatst. Die zijn tot zeven meter hoog boven het spoor.

Geluid en trillingen

De Twentekanaallijn loopt door een aantal woonkernen. Om de geluidsoverlast als gevolg van extra goederentreinen te beperken zijn maatregelen voorzien in de vorm van geluidschermen of raildempers. Langs het spoor tussen Goor en Hengelo wordt in totaal maximaal 2,4 kilometer aan 4 meter hoge geluidschermen geplaatst. Elders langs de lijn zijn op verschillende plekken 'lichtere' geluidsmaatregelen nodig, variërend van raildempers tot twee meter hoge schermen. Al die stukken bij elkaar beslaan een lengte van ongeveer veertien kilometer. Ook in deze variant wordt meer trillingshinder verwacht. Maar er wordt nergens materiële schade door trillingen verwacht. In deze 1^e fase van het onderzoek zijn nog geen maatregelen tegen trillinghinder onderzocht; dat gebeurt in de 2^e fase.

Landschap

Doordat bovenleidingen worden geplaatst en de lijn waar nodig wordt verbreed en voorzien van geluidschermen, gaat de spoorlijn meer opvallen in het landschap. Door de verbreding worden de randen van enkele landgoederen aangetast. Dit alles gaat ten koste van de natuurbeleving. Bij deze variant zijn geen nieuwe doorsnijdingen van gebieden nodig. Daardoor heeft deze spooraanleg een kleiner negatief effect op het landschap, dan de varianten met een nieuwe spoorverbinding bij Bathmen. Door de spoorverdubbeling raken drie gebieden van archeologisch belang deels verstoord. Uit detailonderzoek moet blijken of hier nader bodemonderzoek nodig is.

Nut en kosten

De goederentreinen zijn in deze variant bijna anderhalf uur sneller vanuit Rotterdam bij de grens dan over de route via de Randstad; het energieverbruik is dus ook lager. De geraamde investeringskosten bedragen € 400 tot € 530 miljoen.

De varianten vergeleken

In het rapport MER 1^e fase worden de varianten met elkaar vergeleken voor wat betreft hun effecten op de mensen, de omgeving en de economie. Wat zijn de relevante verschillen?

Mensen

Bij de mensgerichte thema's verschillen de beoordelingen van de varianten weinig van elkaar. Ook bij geluid geldt dat de effecten overwegend neutraal zijn, omdat geluid beperkende maatregelen worden toegepast. Bij alle varianten is het aantal gehinderde omwonenden daardoor lager dan als PHS niet wordt uitgevoerd (de 'referentiesituatie 2030'). Het aspect trillingen vormt een uitzondering: bij de varianten Kopmaken te Deventer en Twentekanaallijn wordt bij meer gebouwen mogelijk trillinghinder verwacht dan bij de varianten Ten westen van Bathmen en Ten oosten van Bathmen.



Omgeving

Bij de omgevingsgerichte thema's is er meer verschil tussen de varianten te zien. Hier geldt dat de variant Kopmaken te Deventer beperkte effecten heeft. Bij de overige varianten zijn er met name verschillen in de effecten op de waterhuishouding en het landschap, als ook ruimtelijke gevolgen. Bij de waterhuishouding is de doorsnijding van het waterbergingsgebied bij de variant Ten westen van Bathmen een aandachtspunt. De effecten op landschap zijn het grootst bij de variant Ten westen van Bathmen. De ruimtelijke effecten worden bij de varianten Ten westen en Ten oosten van Bathmen als negatiever beoordeeld dan die bij de variant Twentekanaallijn.

Economie

Bij de economische thema's is er ook een duidelijk verschil tussen de varianten. De extra waarde voor het goederenvervoer van de variant Twentekanaallijn is het grootst, vanwege de relatief korte rittijd en lage energiekosten. Bij alle varianten is de rittijd tussen Rotterdam en Oldenzaal-grens korter dan bij de route via de Randstad. De investeringskosten zijn het laagst bij de variant Kopmaken te Deventer en het hoogst bij de variant Twentekanaallijn.

Uw reacties

Vier routevarianten zijn onderzocht, naast de referentiesituatie in 2030 'als PHS in Oost-Nederland niet wordt uitgevoerd'. Met verschillende effecten op de mensen, hun omgeving en de economie. Alle effecten en maatregelen zijn uitgebreid beschreven in het MER 1^e fase en de bijbehorende aspectrapporten.

In deze brochure zijn in vogelvlucht de voornaamste bevindingen belicht. Aan de basis hiervan ligt een omvangrijk onderzoek dat in opdracht van ProRail door ingenieurs- en adviesbureau Movares is verricht. Dat onderzoek en de resultaten ervan zijn volledig beschreven in het hoofdrapport 'MER 1^e fase PHS Goederenroute Oost-Nederland', dat weer steunt op 14 onderliggende aspectrapporten. Wij raden u aan het hoofdrapport goed door te nemen. De uitgebreide en gedetailleerde onderzoeksrapporten gaan nog dieper op de aspecten in. Alle rapporten - ook deze brochure - zijn te downloaden via www.centrumpp.nl onder 'actuele consultatieprojecten'. De rapporten liggen ook ter inzage bij het gemeentehuis en de bibliotheek in uw gemeente.

U kunt zich uitgebreider laten informeren op de informatiebijeenkomsten die in mei en juni 2013 in de betrokken gemeentes worden gehouden. Deze worden in de lokale kranten aangekondigd.

Uw reactie telt mee

De staatssecretaris is zeer geïnteresseerd in uw visie op de vier onderzochte routevarianten. Het gaat immers om uw

regio, om uw directe omgeving. Welke variant moet er gekozen worden en waarom? De reacties van u en uw betrokken bestuurders worden zorgvuldig meegewogen bij de besluitvorming. Het MER 1^e fase is vanaf 21 mei 2013 beschikbaar via internet.

Hoe kunt u reageren?

Op www.centrumpp.nl kunt u tot en met 8 juli 2013 uw reactie of uw advies geven.

U kunt dit ook per post doen: Centrum Publieksparticipatie, PHS GON, Postbus 30316, 2500 GH Den Haag.

Op basis van de informatie in het hoofdrapport MER 1^e fase en na advisering door betrokken burgers en bestuursorganen, neemt de staatssecretaris in het najaar van 2013 een besluit over de tracévariant tussen Zutphen en Hengelo en over de planning van het vervolg.

Meer informatie

U bent van harte welkom op de website en op de informatiebijeenkomsten. Wij nodigen u uit om uw reactie te geven. Mocht u eerst meer informatie willen over de procedure, dan kunt u ook telefonisch contact opnemen met het Centrum Publieksparticipatie: telefoon 070 - 456 9600.

Disclaimer

De informatie in deze brochure is met de uiterste zorg in mei 2013 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 eventueel onjuiste informatie.



Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienm

Juni 2013