



Gezien het relatief lage aantal goederentreinen zou zo'n geheel nieuwe Noordtak ook deels enkelsporig kunnen worden aangelegd; de investering kan in eerste aanleg dan circa 30% lager zijn dan bij geheel dubbelsporige aanleg. Op basis van de nieuwe (lagere) goederenprognoses heeft het Rijk geconcludeerd dat er qua spoorcapaciteit in ieder geval tot rond 2040 geen reden lijkt om zo'n geheel nieuwe spoorlijn aan te leggen en lijkt volgens het Rijk een verdere discussie over een Noordtak niet opportuun en wordt ingezet op het zo goed mogelijk beperken van de omgevingsaspecten (o.a. geluidsoverlast en trillingen) die gepaard kunnen gaan met het intensiever gebruik van de bestaande spoorlijnen.



*Alternatief E = N18 – A18-variant (Bron: Actualisatie Trajectnota / MER – Noord-oostelijke verbinding, Movares, mei 2012)*

Besloten is twee samenhangende onderzoeken uit te voeren: een deelonderzoek naar de economische baten (trekker Havenbedrijf Rotterdam) en een onderzoek naar de ruimtelijke kant (trekkers provincies Gelderland en Overijssel). Door naast een betere onderbouwing van de kostenkant ook de batenkant van een eventuele Noordtak Betuweroute te onderzoeken, ontstaat er een beter beeld van de mogelijkheden en onmogelijkheden van een aparte goederenspoorlijn. Met name de batenkant is in de discussie onderbelicht gebleven. Ook is er in het Movares-onderzoek een globale inschatting gemaakt van de kosten van enkelsporige varianten (70% van dubbelsporig). Door specifiek te kijken naar een specifieke variant is een betere raming mogelijk van de aanlegkosten.

In het onderzoek naar de economische baten worden in ieder geval de volgende punten onderzocht: actualisatie van de benodigde spoorgoederencapaciteit op basis van Havenvisie Rotterdam 2030, het modalsplitbeleid Havenbedrijf Rotterdam en recente studies van TNO, KIM en NEA, ontwikkelingen in de logistieke bedrijvigheid in Overijssel/Twente en Gelderland/Achterhoek, mogelijkheden voor spoorterminals aan de nieuwe verbinding en/of mogelijke combinaties met initiatieven/plannen in Valburg en Almelo, regionale economische baten en structuurversterking, werkgelegenheidseffecten, terugverdieneffecten, baten van minder gehinderden t.o.v. de huidige varianten en mogelijke baten bij medegebruik reizigerstreinen.

In het onderzoek naar de ruimtelijke kant wordt de route langs de N18 onderzocht. In het onderzoek naar de ruimtelijke kant worden in ieder geval de volgende punten onderzocht: economische baten, bouwkosten enkelsporig/dubbelsporig, toekomstvastheid, leefbaarheid/ruimtegebruik, draagvlak, financiering.

De resultaten van het onderzoek naar de batenkant en de ruimtelijke kant worden bijeen gebracht in één eindrapportage die eind april 2014 gereed is.

#### **4 Argumenten/afwegingen/risico's**

Door naast een betere onderbouwing van de kostenkant ook de batenkant van een eventuele Noordtak Betuweroute te onderzoeken ontstaat er een beter beeld van de mogelijkheden en onmogelijkheden van een aparte goederenspoorlijn. Met name de batenkant is in de discussie onderbelicht gebleven. Eerder is er door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu globaal gekeken naar de kosten van de verschillende varianten, waaronder omleidingsvarianten vanaf de Betuweroute richting Zutphen en een A18-tracé. De kosten van een enkelsporige variant zijn bij het laatste tracé zeer globaal berekend. Door in het Noordtak-onderzoek nu te kijken naar één specifiek tracé (A18) is een betere schatting mogelijk van de aanlegkosten van die variant, zowel in een tweesporige als in een enkelsporige variant.

#### **5 Financiële consequenties**

De bijdrage aan de onderzoekskosten wordt gefinancierd vanuit bestaande middelen.

#### **6 Proces en evaluatie**

De planning van het onderzoek is:

- Januari 2014: opdrachtverlening aan bureaus;
- Eind maart: eerste concept eindrapport gereed;
- Medio april; oplevering rapportage en vaststelling conclusies HBR en GS Gelderland en Overijssel;
- Eind april: aanbieding aan staatssecretaris tijdens Bestuurlijk Overleg PHS;
- Informele ronde Tweede Kamerleden.

De resultaten van het onderzoek zullen in april 2014 per brief aan Provinciale Staten Gelderland en Overijssel worden gestuurd.

**Reactie op aanvulling MER eerste fase PHS Goederen Oost Nederland**

Eind december heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een aanvulling op de PHS-MER eerste fase Goederen Oost Nederland gepubliceerd en in de inspraak gebracht. Wij hebben op 21 januari 2014 onze reactie op de aanvulling MER eerste fase PHS Goederen Oost Nederland vastgesteld. Deze reactie treft u ter kennisname in de bijlage aan.

Arnhem, 21 januari 2014 - zaaknummer 2014-000342

Gedeputeerde Staten van Gelderland

ing. J. Markink - plv. Commissaris van de Koning

drs. P.P.L. van Kalmthout - secretaris

Bijlagen:

- Ontwerpbesluit
- Begrotingswijziging
- Notitie Naam notitie
- Reactie GS Gelderland op aanvulling PHS-MER eerste fase Goederen Oost Nederland;  
zaaknr. 2012-000633-doc.nr.01795755



Bezoekadres  
Huis der Provincie  
Markt 11  
6811 CG Arnhem

Postadres  
Postbus 9090  
6800 GX Arnhem

telefoonnummer (026) 359 91 11  
telefaxnummer (026) 359 94 80  
e-mailadres [post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)  
internetsite [www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)

Centrum Publieksparticipatie  
Betr. Aanvulling MER eerste Fase PHS-GON  
Postbus 30316  
2500 GH 's-GRAVENHAGE

datum 22 januari 2014  
zaaknummer 2012-000633  
onderwerp  
Reactie provincie Gelderland op Aanvulling MER PHS-GON

Geachte heer/mevrouw,

In december 2013 hebben wij van het Rijk zowel de "Aanvulling op het milieueffectrapport eerste fase" ontvangen als de Reactienota waarin wordt gereageerd op alle inspraakreacties op het oorspronkelijke milieueffectrapport eerste fase voor het project Goederenroute Oost-Nederland (verder MER). Hierbij ontvangt u van ons een reactie op de Aanvulling op het MER, waarbij wij tevens ingaan op de antwoorden van het Rijk op onze reactie op de 1e fase MER.

***Samengevat is onze reactie op de Aanvulling op het MER:***

Wij zijn tevreden over het feit dat er ten opzichte van het eerdere MER meer duidelijkheid is voor de burgers. We zijn ontevreden hoe er met de aspecten geluid en trillingen is omgegaan.

***Wat betreft de Reactienota op de eerste fase MER:***

Wij zijn minder tevreden over de opstelling ten aanzien van o.a. scope, referentiesituatie en autonome ontwikkeling. De problematiek wordt verengd tot het tracé-gedeelte Zutphen-Hengelo, terwijl de problematiek rond goederentreinen over het hele traject van Elst naar Oldenzaal speelt. Wij zijn van mening dat er er geen robuuste oplossing wordt geboden.

Deze punten worden hieronder toegelicht:

- 1 *Meer duidelijkheid door aanvulling MER is goed, maar ontevredenheid over geluid en trillingen***
- Naar onze mening waren er onduidelijkheden en omissies in het rapport MER 1e fase die een goede beoordeling van het MER - zeker voor burgers - erg ingewikkeld en moeilijk maakte. Ook de commissie MER heeft dit aangegeven. Staatssecretaris Mansveld heeft besloten om een aanvulling op het MER te maken. In de aanvulling op het MER wordt nader ingegaan op een aantal onduidelijkheden in het oorspronkelijke rapport. Voor ons, maar ook zeker voor inwoners van Gelderland en Overijssel langs de desbetreffende spoorlijnen, bevat de aanvulling nadere informatie die meer inzicht geeft in onder andere effecten van de te nemen maatregelen (o.a. foto's hoge geluidsschermen), effecten van geluid en trillingen. Ook is meer duidelijkheid gegeven over de verschillen tussen de huidige situatie, de referentiesituatie en de situatie met maatregelen in kader PHS Oost Nederland.

inlichtingen bij [dhr. C.T.J. Mekers](mailto:post@gelderland.nl)  
e-mailadres [post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

telefoonnummer (026) 359 96 16  
BNG Bank Den Haag, rekeningnummer 28.50.10.824  
IBAN-nummer: NL74BNGH0285010824  
BIC-code van de BNG: BNGHNL2G

btw-nummer: NL001825100.B03  
KvK-nummer: 51468751

- Het Rijk kijkt bij overlast van geluid en trillingen naar de wettelijke waarden en niet naar de feitelijke achteruitgang van de leefbaarheid. De wettelijke normen geven naar uw mening aan wat de wetgever (het Parlement) maatschappelijk aanvaardbaar vindt. Opvulling tot deze normen is daarmee voor het Rijk acceptabel. Basis van deze "normen" is veelal een huidige situatie waarmee voorbij gegaan wordt aan de overlast die nu al bestaat. Opvullen van de werkruimte van 1,5 dB bij geluid staat overigens ter discussie gezien de uitspraak van de Rechtbank Rotterdam hierover betreffende de snelheidsverhoging A13. Overigens is voor trillingen momenteel nog geen afwegingskader beschikbaar. Derhalve wordt een vergelijking gemaakt op basis van expert judgement. Op zich is deze poging lovenswaardig, maar het ontbreekt aan voldoende onderbouwing om dit op waarde te kunnen schatten.

## **2 Opstelling ten aanzien van onze inspraakreactie op het MER eerste fase over scope, referentiesituatie en autonome ontwikkeling; robuuste oplossing nodig**

- In de reactienota van het Rijk op onze inspraakreactie op het MER wordt op ons verzoek om breder te kijken dan naar deze MER eerste fase, het antwoord gegeven dat de scope van deze MER is bepaald en dit dus hier niet aan de orde is. Wij begrijpen dat u formeel reageert maar hadden liever een inhoudelijke reactie gezien.
- Dit geldt tevens voor de reactie op het verschil tussen de huidige situatie, referentiesituatie en situatie met PHS GON. Op bladzijde 3 van de aanvulling MER staat over de referentiesituatie: "de referentiesituatie is de situatie die naar verwachting ontstaat in 2030 als het project Goederenroute Oost Nederland niet doorgaat, dus als er geen extra route wordt aangelegd". Dit alleen heeft al tot gevolg dat het aantal goederentreinen ten opzichte van 2011 zal toenemen van 14 nu naar ruim 50 in 2030. Vervolgens wordt deze situatie als referentiesituatie genomen.  
De inwoners van Gelderland en Overijssel die langs de desbetreffende spoorlijnen wonen krijgen (na keuze van een traject) de komende jaren te maken met een grote toename van het aantal goederentreinen langs hun spoorlijn. Dit betekent een grote toename van overlast door geluid, trillingen en een afname van veiligheid. Ook de te nemen maatregelen zoals 4 meter hoge schermen zullen een grote impact hebben op de leefsituatie. Of dit aantal goederentreinen veroorzaakt wordt door de aanleg van de Tweede Maasvlakte, groei van de wereldeconomie, groei van het goederenvervoer in zijn algemeenheid of door PHS/spoorboekloos reizen in de brede Randstad is voor deze inwoners totaal niet relevant. Door in de reactienota sec naar de MER eerste fase GON te kijken wordt aan deze inwoners en daarmee ook de overheden in Oost Nederland geen recht gedaan.  
Dit onderwerp zal daarom in het bestuurlijk overleg van april 2014 een hoofditem zijn. De problematiek van het goederenvervoer over het spoor in Oost Nederland moet in een breed (LTSA/MER PHS) kader bekeken worden, op basis van de meest recente prognoses van personenvervoer en goederenvervoer, op basis van een vergelijking van de stijging in de toekomst ten opzichte van de huidige situatie en met inachtneming van en gevoel voor de schade en overlast van omwonenden.
- In de reactienota is aangegeven dat de situatie wat betreft de groei van het goederenvervoer na 2030 ongewis is. Met andere woorden, de situatie van het goederenvervoer over spoor in Nederland is moeilijk te voorspellen door de onduidelijke situatie van de wereldeconomie en Nederlandse economie, de effecten van de geleidelijke groei van de Tweede Maasvlakte, is afhankelijk van de wensen en keuzes van de vervoerder die binnen kaders vrij is in zijn keuze voor een route en nog veel andere factoren. Dit vraagt om een toekomstvast besluit, waarbij nadrukkelijk ook oog moet zijn voor de wens van de inwoners van de inwoners langs het spoor voor duidelijkheid over hun toekomst.  
Het verkennende onderzoek naar de "Noordtak Betuweroute" van het Havenbedrijf Rotterdam samen met de provincies Overijssel en Gelderland past wat ons betreft goed in een toekomstvaste oplossing.

**Bestuurlijk overleg over onze ingebrachte punten nodig**

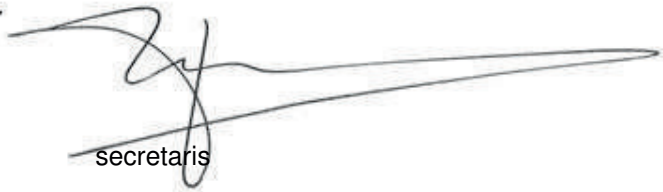
In december heeft de staatssecretaris aangegeven haar besluit over het MER 1e fase GON uit te stellen naar juni 2014, na beoordeling van de reacties op de aanvulling MER en bestuurlijk overleg met de betrokken overheden. Inmiddels is tijdens de bestuurlijke conferentie PHS eind december 2013 de afspraak gemaakt dat het bestuurlijk overleg van de staatssecretaris met de overheden in Oost Nederland begin/medio april 2014 zal plaatsvinden. Wij gaan uit van een constructief overleg, dat wat ons betreft niet alleen over het MER eerste fase zal gaan, maar ook over de problematiek van goederenvervoer over spoor in Oost Nederland in het algemeen. Tijdens de bestuurlijke conferentie PHS is dit ook al aangeduid door de delegatie uit Oost Nederland.

Wij zullen de staatssecretaris binnenkort een uitnodiging sturen voor het bestuurlijk overleg

Hoogachtend,  
Gedeputeerde Staten van Gelderland,



plv. Commissaris  
van de Koning



secretaris