



**Stichting Mooi Lochem**

Stiggoor 77

7241 LD Lochem

T. 0573 257388

E. [info@mooilochem.nl](mailto:info@mooilochem.nl)

W. [mooilochem.nl](http://mooilochem.nl)

KvK nr. 41040603

Bank: ING rek. nr. 833548

*Voorheen stichting Milieubeheer Oost Lochem, sinds 1989  
Aangesloten bij de Gelderse Milieufederatie*

Ministerie van Infrastructuur & Milieu  
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)  
t.a.v. Mevrouw C. van Schaik  
Kamer D03.13  
PB 20901  
2500 EX Den Haag

Email: [PHS-GON@minienm.nl](mailto:PHS-GON@minienm.nl)

Lochem, 14 maart 2012

Geachte mevrouw van Schaik,

**Betreft: Zienswijze op ontwerp notitie Reikwijdte en Detailniveau, PHS-GON**

Als bijlage stuur ik u de zienswijze van de Stichting Mooi Lochem betreffende de ontwerp notitie Reikwijdte en Detailniveau van het Programma Hoogfrequent Spoor-Goederenvervoer Oost Nederland.

De zienswijze is persoonlijk akkoord verklaard en ondertekend door ca. 180 sympathisanten van de Stichting Mooi Lochem als per lijst in bijlage. Bevestigde emailadressen zijn in bezit van ons secretariaat.

Hierbij verzoek ik u vriendelijk deze zienswijze als ook het aantal ondertekenaars in de definitieve notitie op te nemen.

Tot slot vragen wij u om bij de besluitvorming en het vervolg van de MER-procedure en specifiek rond de publicatie van de notitie R&D, zorg te dragen voor het optimaal en volledig informeren van omwonenden en belanghebbenden.

Hierbij verzoek ik u goede ontvangst van dit email-schrijven per retour-email te bevestigen.

Met dank en vriendelijke groet,

Paul C. Benes  
Secretaris

CC : RONA, NoRail(Hengelo), DAG(Delden),  
B&W Gemeente Lochem, B&W Gemeente Hof van Twente  
Lijst ondertekenaars zienswijze



**Stichting Mooi Lochem**

Stiggoor 77

7241 LD Lochem

T. 0573 257388

E. [info@mooilochem.nl](mailto:info@mooilochem.nl)

W. [mooilochem.nl](http://mooilochem.nl)

KvK nr. 41040603

Bank: ING rek. nr. 833548

*Voorheen stichting Milieubeheer Oost Lochem, sinds 1989  
Aangesloten bij de Gelderse Milieufederatie*

---

**Zienswijze betreffende de ontwerp notitie Reikwijdte en Detailniveau  
Program Hoogfrequent Spoor(PHS) – Goederenvervoer Oost-Nederland(GON)**

*Geconstateerd wordt door Stichting Mooi Lochem én ondertekenaars van deze zienswijze dat er ten enenmale onvoldoende gegevens beschikbaar zijn om zich een gedegen oordeel te kunnen vormen over de consequenties van de realisatie Goederenvervoer Oost Nederland, zoals voorgesteld in bovengenoemde notitie.*

*Onze zienswijze is derhalve dat er geen sprake kan zijn van enige besluitvormingen/of oordeelvorming alvorens onderstaande punten in voldoende, zijn onderzocht en gepubliceerd.*

1. Nut en noodzaak van additionele goederentreincapaciteit door Oost-Nederland moet eerst goed onderzocht en bewezen worden.
2. Alternatieven moeten worden gekwantificeerd. Mogelijkheden zijn:
  - a. Vervoer via andere zeehavens
  - b. Vervoer binnenvaart
  - c. Betuwelijn
  - d. Spoor aftakkingen in buurlanden
3. Uitvoerige, objectieve en transparante financiële kosten/baten analyse moet worden uitgevoerd waarbij het verlies aan kwaliteit van de leefomgeving langs de PHS-GON route duidelijk moet worden meegerekend.
4. Toename van druk op leefomgeving moet worden gekwantificeerd. Onderwerpen die o.a. meegewogen moeten worden zijn:
  - a. Toename geluid
  - b. Toename trillingen
  - c. Toename lucht en bodemvervuiling
  - d. Toename risicofactor milieuramp
  - e. Schade aan fauna
  - f. Horizonvervuiling
  - g. Economische schade door gesloten spoorwegovergangen en beperking mobiliteit andere verkeersstromen als auto's, landbouwverkeer, fietsers e.d.
  - h. Voorziene planschade
  - i. Hinder voor personentreinen
  - j. Effect infrastructurele projecten
  - k. CO2 uitstoot



5. De Milieu Effect Rapportage (MER) dient uitgevoerd te worden door (economisch) ongebonden, onafhankelijke partijen om iedere vorm van belangenverstrengeling of de schijn daarvan te voorkomen.
6. Wettelijke kaders die veiligheid en leefbaarheid garanderen bij uitvoering PHS-GON moeten duidelijk worden gepubliceerd.
7. Volgens het regeerakkoord dient de kwaliteit van de maatregelen en oplossingen het leefmilieu aan het spoor niet te verslechteren. Logisch gezien is dit onmogelijk. Goede onderbouwing is hier op zijn plaats.
8. Bij het opnemen van de vervoersprognose in de kosten/baten analyse moet onderscheid gemaakt worden tussen goederen die een bestemming vinden aan onze sporen, transitigoederen die over Duitsland kunnen rijden en goederen die met een andere modaliteit kunnen worden afgehandeld. Dit dient vergezeld te gaan van een kosten/baten overzicht van de verschillende modaliteiten. Doel is een objectief beeld te geven van wat absoluut noodzakelijk is en wat gewenst is aan capaciteit.
9. De spoorlijn in Lochem loopt door een aantal bijzondere landschappen met een hoge natuur (EHS) en recreatieve waarde. Door de geluidtoename van vooral het aantal goederentreinen zal de waarde hiervan achteruit gaan waardoor deze gebieden voor recreanten minder aantrekkelijk worden. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de lokale economie. Dit aspect moet ook worden gekwantificeerd en mee worden genomen in de kosten/baten analyse.
10. Zowel de IJssellijn als de Twentekanaallijn liggen grotendeels in de EHS met hoge tot zeer hoge natuurwaarden. Langs de Twentekanaallijn betreft het de EHS bij Almen en bij Lochem. Toename van het aantal goederentreinen zal de natuurkwaliteit aantasten. Het MER moet duidelijk aangeven welke kwaliteitseffecten hierbij optreden. Op de Twentekanaallijn zal als gevolg van een spoorverdubbeling naast kwaliteitsverlies ook areaalverlies optreden. De effecten en de compensatie die hierbij noodzakelijk is dienen duidelijk in beeld te worden gebracht.
11. De huidige spoorlijn Zutphen via Lochem, Goor en Delden naar Hengelo is een eenvoudige baan, grotendeels enkelspoor en niet geëlektrificeerd. In het landschap valt deze spoorbaan dan ook nauwelijks op. Wordt deze lijn uitgebreid tot dubbel spoor én geëlektrificeerd, dan wordt het aanzien totaal anders. Het veroorzaakt een forse landschappelijke aantasting, zeker als ook op vele cruciale gedeeltes geluidschermen en hekwerken moeten worden geplaatst. De landschappelijke en economische effecten ten gevolge van de opwaardering van de spoorlijn en met name de elektrificatie daarvan dienen te worden meegenomen in het onderzoek.