

AANTEKENEN

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
t.a.v. mevrouw C. van Schaik
Kamer D03.13
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG.

uw kenmerk:		datum verzending:	7 maart 2012
ons kenmerk:	BW/2011-017667	datum besluit:	6 maart 2012
onderwerp:	Zienswijze op Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau goederenroutering Oost Nederland	behandeld door:	H. Beekhuis
		telefoonnummer:	(0573) 28 92 22

Geachte mevrouw van Schaik,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de Milieueffectrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Goederenroutering Oost-Nederland.

Uitgangspunt voor onze zienswijze is het Statement Oost Nederland, dat reeds aan de minister kenbaar is gemaakt tijdens de Bestuursconferentie van 21 november 2011. De reactie is afgestemd met de provincies Gelderland en Overijssel, alsmede de andere spoorgemeenten. Hierna gaan wij eerst in op het Statement.

1. Statement Oost Nederland

De gemeente Lochem werkt samen met de Provincies Gelderland en Overijssel, de regio's Twente, Arnhem Nijmegen, de regio Stedendriehoek en de andere inliggende spoorgemeenten. In dit verband hebben wij eind 2011 een standpunt ingenomen over de ontwikkelingen rond het spoorgoederenvervoer in Oost Nederland. Dit standpunt, zoals aan de Minister van Infrastructuur en Milieu (I en M) is overhandigd op 21 november jl., vormt de basis voor onze zienswijze op de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau (R&D) voor de Milieueffectrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Goederenroutering Oost-Nederland.

Wij verzoeken u in de verwerking van de zienswijze, maar ook bij de door u uit te voeren onderzoeken rekening te houden met dit gezamenlijk uitgangspunt:

Toename goederentreinen via Oost-Nederland: "Nee, tenzij".

- Wij ondersteunen het primaire doel van PHS, stimuleren van personenvervoer over spoor, ook in Oost Nederland.
- Wij pleiten hierbij voor het maximaal benutten van de binnenvaart en de Betuweroute en voor een gezamenlijke inzet van de Minister en Oost-Nederland om tot de daarvoor vereiste verbeteringen aan het spoor in Duitsland te komen.

- Wij vragen de Minister nadrukkelijk het MER-onderzoek uit te breiden met een variant over water en een variant over de Betuweroute alvorens met het landsdeel tot een tracékeuze te komen.
- Wij verwachten van de Minister adequate mitigerende maatregelen opdat, er geen negatieve effecten zullen optreden voor de leefbaarheid, veiligheid en de bereikbaarheid van de inwoners langs de Oost-Nederlandse spoorlijnen (met name de IJssellijn en Twente(kanaal) lijn) indien er toch sprake is van toename van het goederenvervoer over spoor.
- Wij eisen van de minister niet alleen tot 2020, maar ook daarna, garanties voor afdoende en duurzame maatregelen en monitoring.
- Reeds gemaakte afspraken op lokaal en regionaal niveau over ruimtelijke ontwikkelingen aan en rond het spoor en de capaciteit op de aan- en aftakkende spoorlijnen zijn voor ons randvoorwaarden.

Met betrekking tot de extra MER-variant over water merken wij nog het volgende op. In de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt de opgave genoemd om de mogelijkheden van transport over water te onderzoeken, opdat op een andere wijze kan worden voldaan aan de vervoersbehoefte die ten grondslag ligt aan de twee goederenpaden tussen Elst en Oldenzaal, zodanig dat die goederenpaden niet gemaakt behoeven te worden. Hieruit, alsmede uit het inbrengen van vier traceringsvarianten (voor zowel twee als vier goederenpaden) blijkt dat u de vervoersmogelijkheden over water serieus wilt nemen. Wij pleiten nogmaals nadrukkelijk de variant over water ook als zelfstandige variant mee te nemen in het MER-onderzoek. Het kan niet zo zijn, dat net als bij de besluitvorming rond de Betuwelijn opnieuw de mogelijkheden van transport over water volkomen wordt genegeerd.

Ook in de beantwoording van vragen aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu (brief van 1 maart 2011) ondersteunt de Minister de gedachte van een extra variant over water. In die brief heeft de Minister toegezegd nadrukkelijk ruimte open te laten om een door de regio aangedragen alternatief mee te nemen. Wij rekenen hierop!

Immers vervoer over water heeft veel positieve aspecten. Ten opzicht van transport over het spoor scoort het vervoer over water met name op het gebied van veiligheid, geluid en trillingen aanzienlijk beter. Ook is het ruimtebeslag een positief punt, alsmede de veel lagere maatschappelijke kosten.

Ten aanzien van de Betuweroute en de optimale benutting daarvan, alsmede de vereiste verbeteringen aan het spoor in Duitsland constateren wij, dat de Duitse overheden een start hebben gemaakt met de realisatie van het derde spoor tussen Emmerich en Oberhausen. Opvallend daarbij is, dat in de Projectbrochure daar een samenhang van de spoorinfrastructuur wordt gepresenteerd, waarbij de IJssellijn en Twentekanaallijn in relatie tot Duits grondgebied en de verdere routing buiten Nederland nadrukkelijk niet in beeld komen.

Bovendien wordt hierin rekening gehouden met een geprognosticeerde capaciteit van 186 goederentreinen via de Betuwelijn. In dat opzicht is herrotering over de IJssellijn en verder (Twentelijn of Twentekanaallijn) op dit moment geen noodzaak.

Omtrent het nemen van mitigerende maatregelen en langer durende garanties met trekking tot de leefbaarheid constateren wij dat de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau, uitstraalt dat met relatief beperkte maatregelen het bestaand spoor in staat zal zijn de goederentreinen te verwerken zonder overschrijding van de vastgestelde normen. Dat blijkt ook uit het feit, dat er vrijwel alleen financiële middelen zijn gereserveerd in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoor voor maatregelen in het westen en midden van het land.

In de Ontwerpnoot Reikwijdte en Detailniveau wordt niet ingegaan op de samenhang tussen de deelstudies.

2. Samenhang MER-procedure Goederenrouting Oost Nederland met andere deelonderzoeken

Wij hechten grote waarde aan een samenhangend besluit over de door u in paragraaf 1.3 genoemde context van de m.e.r. en de andere studies en besluitvorming. De studies dienen adequate informatie op te leveren, waarmee binnen de m.e.r. 1e fase tot een gewogen advies kan worden gekomen over de te kiezen voorkeursvariant en de mogelijke alternatieven, zoals het routeren van goederentreinen over de Betuweroute, andere spoorlijnen of het verleggen van goederenstromen naar andere modaliteiten.

U spreekt over een 'ijk moment' of een 'bestuurlijk-politiek beslismoment' medio 2012 waarop u een bestuurlijk besluit wilt nemen op basis van de resultaten van de verschillende onderzoeken inclusief een voorlopig resultaat uit de m.e.r. 1e fase.

Deze besluitvorming en daarop volgende formele stappen in de m.e.r.-procedure kunnen wat ons betreft niet eerder plaatsvinden dan nadat onomstreden duidelijk en onvermijdelijk is, dat de goederentreinen via de IJssellijn en vanaf daar via de Twentelijn of de Twentekanaallijn verder moeten rijden.

Er mag bij een gebrek aan resultaat, of het niet naar tevredenheid van stakeholders uitvoeren van alle genoemde onderzoeken ons inziens geen besluit worden genomen over een voorkeursvariant.

Wij verzoeken u met klem in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau concreet aan te geven, wat de kenmerken zijn en de status is van het politiek-bestuurlijke beslismoment medio 2012 en welke rol in de besluitvorming aan de lokale en regionale overheden door u wordt toebedeeld.

Daarnaast merken wij op, dat de actualisatie van de NOV-studie mogelijkheden kan opleveren en kansen kan bieden voor een duurzame oplossing van de goederenrouting.

Wij verzoeken u evenwel rekening te houden met de indertijd geconstateerde absurditeiten en omissies in de rapportages met betrekking tot de ecologische effecten. In de m.e.r. voor de Noordtak is indertijd aangegeven hoeveel ruimte de lijn per gebied zal innemen, maar dat daar waar, dit in een normaal onderzoek aparte effecten zijn, die als ze al gewogen kunnen worden, toch verschillend van belang zijn, in de betreffende MER geen onderscheid behoefde te worden gemaakt in de zwaarte van de gewichten. Wij veronderstellen, dat dit nu gecorrigeerd zal worden.

In de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt gesproken over het Rapport Beschrijving varianten Zutphen - Hengelo. Op welke wijze maakt dit nog op te stellen rapport onderdeel uit van de MER-procedure?

En hoe worden de effecten op de gedeelten Elst - Zutphen en Hengelo – Oldenzaal/grens betrokken bij de MER?

Nu wij thans (nog) niet kunnen beschikken over de beschrijving van passage Zutphen – Hengelo (als zijnde een verdieping en verbreding van het rapport "Goederenboog Deventer-alternatieven"), waarbij ook de vraagstelling beantwoord zou moeten worden in welke mate er sprake moet zijn van verdubbeling van het spoor Zutphen-Lochem-Hengelo, is het niet goed mogelijk te reageren op de vraag of in de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau alle milieuaspecten voldoende worden meegenomen.

De maatschappelijke wenselijkheid en rentabiliteit dienen te worden afgewogen tegen de mogelijke nadelige effecten voor de natuur, het landschap en het milieu. Wat dat betreft horen ook de kosten die noodzakelijk zijn om bij mogelijke ongevallen (met name bij het vervoer van gevaarlijke stoffen) adequate hulp te kunnen verlenen in de kosten-baten afweging te worden meegenomen.

Wij verzoeken u het instrument van de Maatschappelijke Kosten/Baten/Analyse in te zetten bij de vergelijking van de varianten.

3. Opmerkingen per paragraaf

Goederenherrotering in relatie tot hoogfrequent reizigersvervoer

In paragraaf 2.1 staat vermeld, dat de goederenherrotering Elst / Oldenzaal-grens een randvoorwaarde is om hoogfrequent reizigersvervoer in de brede Randstad mogelijk te maken. Dit stond destijds vermeld in de Voorkeursbeslissing. Gelet op de onderzoeken die momenteel lopen rond o.a. maximalisatie van het gebruik van de Betuweroute en de binnenvaart, is het de vraag of genoemde herrotering nog steeds een noodzakelijke randvoorwaarde is.

Aansluitend hierop zetten wij vraagtekens bij de definiëring van de nul-variant in paragraaf 3.2. U neemt als uitgangspunt, dat bij de nul-variant het Programma Hoogfrequent Spoor in zijn geheel geen doorgang zal vinden. Dit als nul-variant kiezen is ons inziens niet correct. U omschrijft in de te onderzoeken varianten namelijk, dat u de 'voorzien ontwikkelingen' meeneemt bij het opstellen van de uitgangspunten. Gezien het voorkeursbesluit en de aangenomen moties en toezeggingen is het ons inziens irreëel om als uitgangspunt te nemen, dat het Programma Hoogfrequent Spoor in zijn geheel geen doorgang zal vinden en dat herrotering randvoorwaardelijk is.

Wij verzoeken u de referentiesituatie zodanig aan te passen, dat hierin wordt uitgegaan van het uitvoeren van het hoogfrequent reizigersvervoer zonder herrotering van het goederenvervoer over de IJssellijn. Hierbij blijft het goederenvervoer dus plaatsvinden over de huidige routes over (o.a.) Utrecht, Amersfoort, Apeldoorn en Deventer.

Om de afwegingen in het uiteindelijke rapport helder te kunnen vergelijken met de uitgangspunten en de toezeggingen vragen wij u als referentie te beschouwen, dat de goederenpaden die u nu over de IJssellijn en Twentelijn wilt laten lopen via de Betuweroute naar Duitsland gaan.

Voorgenomen activiteit en relatie met andere projecten

In paragraaf 3.3 staat vermeld, dat er in de projectvariant van wordt uitgegaan dat de PHS-maatregelen in Zutphen en de vrije kruising Velperbroek-aansluiting zijn uitgevoerd.

Uit de ontwerp-notitie blijkt niet duidelijk hoe en wanneer deze maatregelen worden uitgevoerd. Deze informatie is van belang voor de m.e.r., met name de tweede fase.

Wat betreft de varianten zoals genoemd in de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau verzoeken wij u de resultaten van de actualisatie van de NOV te betrekken bij de uitwerking van de m.e.r., zodat mogelijke kansen die de actualisatie biedt niet verloren gaan.

Geluid

Met alleen een toetsing aan de toekomstige geluidproductieplafonds vinden wij dat onvoldoende de effecten voor de leefomgeving in beeld gebracht worden. De geluidsproductieplafonds zijn bedoeld om de groei van geluid te beheersen en zijn geen garantie voor een goede geluidssituatie. Ook in de huidige situatie is er al sprake van ernstige en onaanvaardbare hinder.

Om wel een goede vergelijking te kunnen maken tussen de verschillende alternatieven is het van belang om het volgende in kaart te brengen:

- aantal woningen per geluidsklasse;
- aantal ernstig gehinderden bepalen volgens Miedema methode dosis-response relatie;
- nachtelijk geluid in beeld brengen door aantal slaapverstoorden te berekenen;
- aangeven effecten geluidsmaatregelen.

Tevens vragen wij u de relatieve toename van geluid op de diverse trajecten in beeld te brengen en dit onderscheidend in de wegingsfactoren mee te nemen (hiermee wordt het onderscheid tussen de sporen waar nu al een goederencapaciteit aanwezig is en de sporen waar thans geen of nauwelijks goederentreinen rijden inzichtelijk).

Daarnaast leven bij ons de volgende vragen:

De akoestische gevolgen van de treinen worden getoetst aan de nieuwe geluidswetgeving SWUNG. Welk plafond wordt er gekozen en waarop wordt dit gebaseerd?

Bij de huidige berekeningen is uitgegaan van een lagere prognose waarbij treinen een lengte hadden van gemiddeld 24 bakken. Nu al worden goederentreinen met dertig bakken geteld, hoe wordt hiermee omgegaan?

Uit cijfers blijkt, dat in het akoestisch spoorboekje ASWIN alleen reizigerstreinen en goederentreinen worden meegenomen. Worden 'overige treinen' als leeg materieel, losse loks, Motorpost, videoschouwtreinen en overige werktreinen wel meegenomen?

Ook als geluid binnen de wettelijke normen blijft, zal de omgeving hinder ondervinden. Deze hinder zal veroorzaakt een verminderde leefbaarheid. Hoe wordt dit meegenomen in de m.e.r.?

Tenslotte merken wij op, dat in de geluidswetgeving wordt uitgegaan van een etmaal gemiddelde geluidbelasting, terwijl het feitelijk ook gaat om grote piekbelastingen. Kunt u inzicht geven in deze piekbelastingen en hoe wordt dit meegenomen in de m.e.r.?

Externe veiligheid

In paragraaf 5.3 wordt het toetsingskader gegeven. Hier missen wij de Twentekanaallijn. In het Basisnet is een nulsituatie vastgelegd, waarbij er geen sprake is van overschrijding van het groepsrisico. Bij toename van het goederenvervoer per spoor mag dat niet anders zijn. Immers is alleen het plaatsgebonden risico een norm en het groepsrisico een oriënterende waarde.

Wij verzoeken u er bij de m.e.r. van uit te gaan, dat er na de geprognosticeerde groei geen overschrijding van het referentieniveau van het groepsrisico plaats mag vinden.

Wij verzoeken het aspect veiligheid meer dan marginaal te laten meewegen en daarbij ook facetten zoals het toelaten van Oost-Europees spormaterieel te betrekken.

Trillingen

De Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau is niet duidelijk over de wijze waarop de SBR richtlijnen zullen worden toegepast. Ook wordt er geen duidelijkheid gegeven, of frequentie van hinder wordt meegewogen in het bepalen van mitigerende maatregelen. Wij verzoeken u duidelijkheid te verschaffen over de toepassing van de SBR richtlijn en de frequentie van het ondervinden van hinder op te nemen als factor in het bepalen van mitigerende maatregelen.

De afgelopen jaren zijn op verschillende plaatsten en in opdracht van verschillende partijen metingen uitgevoerd. Hoe worden deze metingen in het onderzoek betrokken? Op welke wijze wordt modelonderzoek uitgevoerd? Tevens vindt er een project in het kader van NaNOV plaats in opdracht van Prorail, waarbij bekeken wordt hoe op basis van reeds uitgevoerde metingen prognoses gemaakt kunnen worden.

Uit die recente trillingsonderzoeken blijkt, dat het extreem moeilijk is nauwkeurig onderzoek te doen naar trillingen. Er zijn veel omgevingskenmerken die steeds weer verschillend op trillingen werken. Hoe wordt hier mee in de m.e.r. mee omgegaan en wat wordt er gedaan als er geen maatregelen mogelijk zijn die gezien de wetgeving noodzakelijk zijn?

Verder is ook bij trillingen slaapverstoring een belangrijk aspect.

U geeft in de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet aan welke uitgangspunten, criteria en normen u toepast per hierboven genoemd aspect van overlast of hinder. Wij verzoeken u in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau per aspect toe te lichten wat de uitgangspunten, criteria en normen zijn op basis waarvan u gaat oordelen of en in welke mate een situatie verslechtert.

Naast personen en goederen treinen rijden er over de sporen nog verschillende andere treinen. De aantallen en mate van overlast en de risico's die deze treinen genereren is niet beschreven in de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Wij verzoeken u de nota hierop aan te passen en de aantallen en mate van overlast en de risico's die deze treinen genereren per aspect op te nemen.

Gezondheid

Wij hechten er groot belang aan een volwaardige plaats van de gezondheidsconsequenties voor omwonenden van het spoor in de besluitvorming

De gezondheidseffecten moeten in beeld gebracht worden voor alle te onderzoeken alternatieven. De nadruk zal hierbij liggen op geluid en trillingen, maar ook andere aspecten moeten daarbij beschouwd worden. Hiervoor zijn meerdere methoden mogelijk. Over de gezondheidseffecten van trillingen is beperkte kennis, maar deze effecten zijn voor het onderzoek wel van groot belang. De kennis die er is moet daarom ingezet worden om toch een goed beeld te kunnen vormen van de gezondheidssituatie nu en in de toekomst ten aanzien van de invloed van het spoor.

In dat verband is het van belang:

- de mate van blootstelling mee te nemen in de vorm van aantallen blootgestelde woningen, gevoelige bestemmingen, tijdstippen etc.
- de blootstelling onder de grenswaarde ook inzichtelijk te maken, omdat ook dan gezondheidseffecten kunnen optreden.
- inzicht te geven in de effecten van PHS op de huidige kwaliteit van de leefomgeving. Behoud van de huidige leefkwaliteit is immers uitgangspunt.
- PHS door te rekenen zowel met, als zonder mitigerende maatregelen; hiermee wordt de haalbaarheid van de in de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau genoemde maatregelen inzichtelijk.

Wij dringen er op aan dat u een Gezondheids-Effect-Screening uit gaat voeren. Een dergelijke screening geeft een duidelijk beeld van alle effecten van de voorgenomen activiteiten op de gezondheid van de omwonende. Een dergelijke Gezondheids-Effect-Screening moet ons inziens in de 1e fase van het MER onderzoek worden uitgevoerd.

Bodem en grondwater

In paragraaf 5.9 geeft u aan hoe het aspect bodem wordt onderzocht. Voor die delen van de corridor waar nieuw spoor wordt aangelegd, wordt een nader bodemonderzoek uitgevoerd conform de geldende NEN normen. Op basis daarvan wordt bepaald waar saneringsgevallen voorkomen en hoe die moeten worden opgelost.

Voor wat betreft de waterhuishouding merken wij op dat de Europese Kaderrichtlijn Water spreekt van een "stand still" principe. Dat betekent dat er geen toename van de zuiveringsinspanning mag plaatshebben als gevolg van de verandering van de omgeving of het gebruik daarvan. Over risico's voor het drinkwater en de drinkwaterwinning is de Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Wij verzoeken u bij doorsnijding van een waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied of intrekgebied onderzoek uit te voeren naar de risico's voor de kwaliteit van het grondwater en onderzoek te doen naar te nemen maatregelen om eventuele risico's voor de drinkwaterwinning zoveel mogelijk in te perken.

Landschap, natuur en cultuurhistorische waarden (LNC-waarden)

In paragraaf 5.10 wordt nader ingegaan op de wijze waarop in de m.e.r. aandacht zal worden besteed aan landschap, natuur en cultuurhistorische waarden (LNC-waarden). In dit onderdeel wordt echter niet met zoveel woorden ingegaan op het effect van dit project op Natura-2000 gebieden.

Op grond van Europees recht en de implementatie daarvan in de Natuurbeschermingswet is op dit punt een zgn. "passende beoordeling" vereist, indien niet op voorhand kan worden uitgesloten dat het project aanzienlijke nadelige effecten zal hebben op deze gebieden. Uit het concept van de notitie blijkt niet dat dit is onderzocht. We verzoeken u de Notitie Reikwijdte en Detailniveau op dit punt aan te vullen.

Barrièrewerking

Wij vragen u nadrukkelijk aandacht te besteden aan de barrièrewerking van spoorlijnen, de dichtligtijden en overwegveiligheid mede in relatie tot de bereikbaarheid van bedrijven. Deze problematiek dient over de volle breedte goed in beeld te worden gebracht, het belemmert immers de bereikbaarheid van het gebied langs de spoorlijnen. Met name de landbouwbedrijven nabij de Twentekanaallijn zullen hier grote schade van ondervinden.

Robuustheid

Bij robuustheid gaan wij er vanuit, dat er niet alleen wordt gekeken naar de mogelijke toekomstige groei van het goederenvervoer maar ook de mogelijke groei van het personenvervoer.

Dat laatste mag namelijk niet ondergeschikt worden gemaakt aan goederenvervoer. In dat opzicht verwachten wij een gelijke behandeling als de Randstad.

Daarbij wijzen wij u op de gezamenlijke studie naar verbetering van de spoorverbinding Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en de studie naar een betere spoorverbinding Arnhem-Apeldoorn.

Zoals ook in de rest van het land het geval is moet het reizigersvervoer ook in Oost-Nederland prioriteit krijgen boven het goederenvervoer. Wij verzoeken u er in de uitgangspunten, als te voorziene ontwikkeling, en mede naar aanleiding van de te voorziene capaciteitsproblemen op de verschillende trajecten, van uit te gaan dat deze regionale treindiensten in 2020 als streekgewestelijk vervoer worden aangemerkt in het 'Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorinfrastructuur' en dus voorrang hebben op goederenvervoer.

Openbaar vervoer per spoor

ProRail heeft in opdracht van het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat meegewerkt aan de zogenaamde Regionale Markt en Capaciteitsanalyse. Achtergrond hiervan was de wens van de regionale overheden om produktverhoging op o.a. de gedecentraliseerde treindienst Winterswijk-Zutphen te realiseren.

In het kader van deze gedecentraliseerde treindienst is de maatregel voorgesteld opdat treinen van Winterswijk naar Zutphen en de treinen van Zutphen naar Deventer deze treinen gelijktijdig onafhankelijk van elkaar kunnen rijden. Door deze ontvlechting worden vertragingen van de ene treinstroom niet langer doorgegeven aan de andere treinstroom. Naast deze maatregel is er ook een maatregel voorgesteld die de aankomst- /vertreksnelheid moet verhogen door het verplaatsen van seinen en borden en het aanpassen van ATB codes. Wij gaan er vanuit, dat u in de verdere uitwerking van de m.e.r. deze maatregelen meeneemt.

Wij willen hier ook de plannen voor een grensoverschrijdende spoorverbinding Arnhem – Emmerich noemen, waar het ministerie van IenM ook aan meewerkt.

Overwegveiligheid / dichtligtijden.

Overwegveiligheid is voor ons een belangrijk aspect. Wij verzoeken u in de m.e.r. niet alleen maar te kijken naar de bereikbaarheidseffecten van het vaker en meer gesloten zijn van overwegen maar ook daarbij de veiligheid te betrekken.

De luchtkwaliteit neemt af als gevolg van wachtende motorvoertuigen. Zowel op de IJssellijn als op de Twentekanaallijn is sprake van een grote hoeveelheid gelijkvloerse kruisingen.

Wij verzoeken aan te geven hoe dichtligtijden in de m.e.r. berekend worden en bij die berekening niet alleen rekening te houden met de normen voor aanrijdtijden van hulpdiensten, maar ook met de veiligheid van het overige verkeer en de luchtvervuiling die lange rijen wachtende motorvoertuigen veroorzaken.

Daarnaast hebben de lange dichtligtijden grote effecten op met name de kostenfactoren voor het landbouwbedrijfsleven; wij verzoeken u dit bij de m.e.r. te betrekken.

Relatie met andere projecten

Voor Lochem geldt als uitgangspunt dat bestaande initiatieven ten aanzien van woningbouw niet in het geding komen. Wij gaan er van uit dat dit volledig bij u in beeld is.

4. Communicatie

Relatie met andere projecten

Voor Lochem geldt als uitgangspunt, dat bestaande initiatieven ten aanzien van woningbouw niet in het geding komen. Wij gaan er van uit, dat dit volledig bij u in beeld is.

4. Communicatie

Tot slot vragen wij dringende aandacht voor de communicatie.

In het PHS-dossier blijkt telkens weer dat een open en transparante communicatie met betrokken besturen en burgers cruciaal is. Onvolledige en starre communicatie leidt telkens tot onrust, onduidelijkheid en onvrede over de overheid in het algemeen en het ministerie en Prorail in het bijzonder. Wij verzoeken u om bij de besluitvorming en het vervolg van de m.e.r.-procedure, en specifiek rond de publicatie van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, zorg te dragen voor het optimaal en volledig informeren van omwonenden en belanghebbenden.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders



drs. J. ten Brinke
secretaris

F.J. Spekreijse
burgemeester

Bijlage:

Afschrift aan: Dorpsraden en andere betrokken partijen