

## Zienswijze

### Algemeen

Daar waar gemeenten miljarden hebben uitgegeven om wegvervoer, al dan niet met gevaarlijke stoffen, te weren uit de centra van steden en dorpen, brengt dit plan de gevolgen van goederenvervoer in de vorm van lawaai, onveiligheid en aantasting van woongenot weer terug, midden in de woongemeenschappen. De gemeenten hebben ondergrondse LPG tanks bij benzinestations binnen de bebouwde kom verboden, terwijl deze 'tanks op wielen' straks wel dwars door dorpen en steden gaan. Wij pleiten voor een duurzame, separate goederenlijn die alle bewoonde gebieden mijdt en daardoor geen overlast veroorzaakt.

Daar waar de bewoners van de Hof van Twente gezamenlijk met de gemeente hebben gestreden om de beruchte illegale Volvotrein te stoppen, ligt er nu een plan om 36 van deze treinen te laten rijden. Er is hiervoor geen draagvlak bij de bevolking, zie ook de uitspraken van de plaatselijke overheid: Nee, tenzij!

De achtergrond van het toetsingskader, de door u gevolgde werkwijze alsmede de gebruikte modellen, uitgangspunten, literatuur gegevens en leemten in kennis zijn belangrijke factoren om uw rapport objectief te beoordelen. U stelt: diegenen die meer willen weten over een bepaald thema, wordt aangeraden het desbetreffende effectrapport te lezen. Wij maken bezwaar tegen deze indirecte en voor velen onwerkbaar manier van informeren (tientallen deelrapporten, duizenden pagina's). De door u gekozen manier van informatieverschaffing leidt er toe dat de burger onvoldoende wordt ingelicht en wellicht noodzakelijke kennis wordt onthouden, dit is in strijd met uw zgn. brengplicht. Welke maatregelen neemt u om de bovengenoemde zaken, noodzakelijk voor een goede oordeelsvorming, alsnog bekend te maken bij de burgers?

Hoewel de procedure anders voorschrijft blijkt uit de nota van antwoord over de voorkeursbeslissing PHS dat u de zienswijzen van burgers weinig serieus behandelt. Hoewel de betrokken beslissingen voor veel burgers grote veranderingen in hun leven brengen, worden de ingebrachte zienswijzen met weinig zeggend commentaar van tafel geveegd of in uw eigen voordeel uitgelegd. Als voorbeeld: er wordt beweerd dat vervoer over water duurder is dan per trein. Maar dat geldt alleen voor het transport midden Europa, Tsjechië, Hongarije etc., deze landen zijn per boot lastig te bereiken. Graag zien wij in uw reacties meer zorgvuldigheid, empathie en aandacht voor de belangen van de individuele burger.

Tenslotte enkele algemene vragen:

- De media berichten de mogelijkheid dat de start MER 2e fase eind 2013 uitgesteld wordt. Kunt u dit eventuele uitstel bevestigen of ontzenuwen? Als de MER 2e fase wordt uitgesteld komen mensen voor de derde maal in een fase van onzekerheid - na onzekerheid ten tijde van de Noordelijke aftakking in 1988 en het besluit GON in 2012. Wat gaat u doen om deze onzekerheid tegen te gaan?
- Meer dan 40% van de treinen moet omrijden (meer tijd, meer energie) om de route over Hengelo te volgen. De gebruikswaarde en de toekomstvastheid van de varianten moet toch worden bepaald over het gehele (internationale) traject om Betuweroutemissers te voorkomen
- De vervoersprognose voor 2020 is met 20% verlaagd in de MER 1e fase. Betekent dit dat er dan ook 20% meer ruimte is op de Betuwelijn?
- PHS voorziet voornamelijk veel treinen in de spits. Waarom kunnen goederentreinen niet buiten de spits de gebruikelijke route volgen?
- Kunt u aangeven wat de maximale lengte is, de aslast en de snelheid van de huidige goederentreinen en de goederentreinen in de naaste toekomst (2020 – 2030)?
- Waarom heeft ProRail bij de vervanging van de houten bielzen niet een nauwelijks duurdere betonplaat/rubber fundering toegepast zoals bij de Oosterbeekse spoorbrug? Deze zijn bewezen trillings- en geluidswerend.

### Kosten

Voorgestelde maatregelen en locaties liggen niet vast en zijn niet met eventuele betrokken partijen besproken.

Uiteraard is overleg met eigenaren en belanghebbenden over de beste locaties voor mitigatie en compensatie en de meest gewenste wijze van mitigatie en compensatie in het vervolgtraject noodzakelijk. Het is dus waarschijnlijk dat er verdere vertraging gaat optreden doordat er juridische procedures gevolgd moeten gaan worden. De kosten van de inpassingsmaatregelen zijn onduidelijk. De optie Twentekanaallijn vergt veruit de meeste aanpassingen. Gezien grote projecten in het verleden, zoals de Betuwelijn, HSL lijn, Noord-zuidverbinding Amsterdam, blijken deze kosten vaak veel te laag ingeschat. Dit leidt tot de volgende vragen:

- De geraamde kosten bedragen, rekening houdend met inpassingsmaatregelen, 397 tot 526 miljoen euro voor 1 goederen pad en 436 tot 590 miljoen euro voor 2 goederenpaden (inclusief 21% BTW, prijspeil 2012). Kunt u aangeven wat de geraamde kosten zijn van de optie Twentekanaallijn prijspeil 2020, om inzicht te krijgen in de werkelijke kosten.
- Gezien eerdere projecten kan de kostprijs gemakkelijk aanzienlijk hoger uitkomen. Niet in het minst omdat bij deze optie nog veel aanpassingen nodig zijn. Omdat dit de duurste optie is, zal ook het verschil met de andere opties toenemen. Neemt u dit mee in uw beslissing?
- De Twentekanaallijn is veruit de duurste van de vier opties. Hoe verhouden de kosten en baten van deze variant zich tot de huidige bezuinigingsopgaven?
- Op de 'Inpassingsmaatregelenkaarten' (figuren 7-14 en 7-15) zijn de voorgestelde maatregelen verbeeld. Het betreft een set maatregelen die op basis van een expertoordeel voldoet aan bovenstaand uitgangspunt. Wie is deze expert?

Tenslotte: De Vereniging van Makelaars heeft aangegeven dat woningen binnen een afstand van 200 meter vanaf de spoorlijn tot 40% in waarde kunnen dalen, of zelfs onverkoopbaar worden. In het MER wordt waardevermindering van onroerend goed niet benoemd. Graag een voorstel voor een compensatieregeling. Ook de gemeenten zullen door een afwaardering van de WOZ-waarden nadeel ondervinden. Hoe gaat u dit nadeel compenseren?

#### **Geluid**

De wet Swung geeft het spoor een extra geluidsbelasting van 1,5 dB tov de jaren 2006, 2007 en 2008. In 2012 is de dienstregeling van de personentrein van Syntus op het traject Zutphen-Hengelo aanmerkelijk uitgebreid: een kwartierdienst met dubbele treinen in de spits en een uitbreiding met twee treinen in de nachturen. Hiermee is ons inziens de extra geluidsruimte opgesoupeerd.

In de MER stelt u: Van een overschrijding van het geluidproductieplafond was in 2011 geen sprake omdat het geluidproductieplafond per juli 2012 van kracht is geworden. Deze stelling is tegenstrijdig met de lastsom onder dwang die tegen u is ingesteld door destijds de VROM inspectie regio Oost vanwege het overschrijden van geluidsnormen door het laten rijden van de eerder genoemde Volvotrein. Gaarne nader verklaren.

In het MER 1e fase wordt gesteld: Langs vrijwel de gehele Twentekanaallijn worden in de referentiesituatie de geluidsproductieplafonds overschreden. Dit komt omdat in de referentiesituatie wordt uitgegaan van dagelijks gebruik door enkele goederentreinen, terwijl de geluidsproductieplafonds zijn vastgesteld op basis van vrijwel uitsluitend korte reizigerstreinen (het treinverkeer in de jaren 2006, 2007 en 2008). In deze perioden heeft er slechts 1 - illegale - goederentrein (de zgn. Volvotrein) gereden, en deze mag niet worden meegenomen in de bepaling van geluidsproductieplafonds. Uw beoordelingsgrondslag is daarom onjuist.

Voor de huidige zgn. Caprolactam trein is een snelheidsreductie tot 60 Km/h van toepassing. Waarom past ProRail/I&M niet ook deze reductie toe op andere treinen, om geluidsoverlast en trillingshinder en -schade te verkleinen en om de veiligheid te vergroten? Temeer omdat zoals u weet de huidige wetgeving onvoldoende bescherming biedt door het buiten beschouwing laten van de nadelige gevolgen van trillingen, laagfrequent en pieken in de geluidsbelasting.

In de MER concludeert u dat het voor geluidseffecten niet uitmaakt als er straks 36 goederentreinen rijden, indien u maar de wettelijk verplichte geluidsmaatregelen neemt (beoordeling neutraal 0). U kunt zich toch hopelijk voorstellen dat dit voor een aanwonende geheel anders is. De Twentekanaallijn is de optie met het grootste geluidsbelast oppervlak en de enige optie waarbij zware geluidsmaatregelen wettelijk moeten worden toegepast. In plaats van een waardering 0 dient hier een waardering – of zelf – te worden gegeven.

U beoordeelt in het MER het aspect ‘geluidsoverlast’ als positief (afnemend), vanwege de te nemen geluidsmaatregelen. Ik ben er van overtuigd dat een burger met een geluidscherm voor de deur hier anders over denkt. Een trein is niet ‘meer geluid’, maar het ‘verscheuren van de stilte’. De overgang van normale stilte en het geluid van een langsrijdende trein is (te) groot. Slaapverstoring door geluid vindt niet plaats door het gemiddelde geluid, maar door het feitelijke geluid van het moment van de slaapverstoring. Gaat u slaapverstoring door piekgeluiden meenemen in de MER 2e fase?

Uit het onafhankelijk onderzoek naar treingeluid in Borne blijkt dat goederentreinen de grootste piekbelasting veroorzaken en dat deze piekbelasting regelmatig erg hoog is. De wetgeving zegt echter niets over piekbelasting. De periode in de nacht waarin de geluidsoverlast laag is, bedraagt slechts een paar uur. Dit wordt door de geplande toename van het aantal goederentreinen alleen maar slechter.

Kunt u vertellen en gegevens beschikbaar stellen over het effect van gezondheid van zowel piek- als laagfrequent geluid? Bij welke norm is geluidsoverlast schadelijk, is dat bij 55 dB, de norm die het ministerie van I&M in het MER rapport hanteert, of al bij 42 dB zoals GGD Twente stelt.

Overigens: tabel 7.1 Geluidsmaatregelen variant Twentekanaal, bevat verkeerde data, te weten geluidsmaatregelen kopmaken te Deventer ipv geluidsmaatregelen Twentekanaallijn. Een ergerlijke fout die het beoordelen van de MER bemoeilijkt, juist omdat langs zowat de hele Twentekanaallijn geluidsmaatregelen getroffen dienen te worden.

Geluidscalculatie zoals aangegeven in de MER 1e fase wordt uitgevoerd op basis van stille wagons. In hoeverre is dit reëel? Wordt er rekening gehouden met golfslijtage, vierkante wielen, het stoten van wagons bij stoppende en stilstaande treinen? Er rijden veel (verouderde) buitenlandse wagons in Nederland. Verklaart dit (voor een gedeelte) het verschil tussen de gemeten en berekende geluidsbelasting?

In verband met de berekeningen de volgende vragen:

- Kunt u aangeven op welke tijden van de dag de geplande goederentreinen gaan rijden?
- Welke snelheid wordt aangehouden om bij de geluidsberekeningen de geluidsbelasting te bepalen?
- Bij andere projecten zoals de Betuwelijn, blijken er grote verschillen te bestaan tussen de reëel gemeten geluidswaarde en de berekende geluidswaarde (in dBa). Bent u van plan om een 0-meting en controlemetingen uit te voeren, ter controle van de berekeningen?
- Met welk tijdsinterval worden mogelijke overschrijdingen van het geluidsplafond geregistreerd, en hoe worden die aan de omwonende ter beschikking gesteld?
- In de gemeente Borne zijn uitgebreide geluidsmetingen langs het spoor uitgevoerd die tot opmerkelijke conclusies leiden. Bent u bereid op basis van deze conclusies uw berekeningen te herzien?

Betekend inzet van fluijstertreinen dat er méér treinen gaan rijden op ons spoor, met als gevolg meer geluidvervuiling (aantallen x geluidsbelasting, piekbelasting, laagfrequent geluid) en trillingen?

Een fluistertrein op een spoor met golfslijtage (veel voorkomend) heeft geen enkel geluid verlagend effect. Als voorbeeld: het laten rijden van een Rolls Royce op Belgische kasseien, de auto maakt nagenoeg geen geluid, maar het rijden op kasseien wel degelijk. Het spoor moet dan veel vaker profiel geslepen worden, hetgeen leidt tot substantieel hogere onderhoudskosten. Zijn deze extra onderhoudskosten meegerekend?

In de MER staat dat in absolute zin het aantal lege reizigerstreinen zeer beperkt is, maar vooral in de avond en nacht kunnen ze een significant deel van het totaal aantal ritten uitmaken en geven ze een zekere geluidsbelasting. Omdat er geen verandering verwacht wordt in het aantal lege reizigerstreinen ten opzichte van de huidige situatie zijn ze in deze studie verder buiten beschouwing gelaten. Zijn deze treinen niet meegenomen in de geluidsberekening?

Als gevolg van de Wet Geluidhinder heeft het Rijk de wettelijke plicht om woningen langs spoorwegen die op de gevel een te hoge geluidsbelasting hebben te saneren of maatregelen te treffen om het geluidsniveau naar beneden te brengen. Dit is ondermeer in de woonkernen Goor en Delden aan de orde. In dat verband de volgende vragen:

- zal hier moeten worden voorzien in de 4 meter hoge geluidsschermen om aan de geluidsproductieplafonds te voldoen?
- zo ja, hoe worden deze in de omgeving ingepast?
- Mensen in hoge gebouwen, zoals bijvoorbeeld het appartementencomplex Irisstraat te Goor, hebben niks aan hoge geluidsschermen.
- Hoe voorkomt u een te hoge geluidsbelasting in die situaties?
- Indien deze schermen onvoldoende soelaas bieden, welke andere maatregelen gaat u dan treffen?
- Reduceren deze geluidswerende maatregelen, schermen of anders, het piekgeluid, vooral in de nacht?
- en ook het vooral in de nacht bijzonder hinderlijke laagfrequente geluid?

Het geluidsbelast oppervlak is het grootste bij de variant Twentekanaallijn. Bent u van plan om een programma te starten tbv geluidsisolatie van objecten (woningen, kantoren, nutsvoorzieningen) of zelfs opkoop en sloop van woningen waarvoor andere maatregelen onvoldoende oplossing bieden? Zijn de kosten voor isolatie en/of koop en sloop in uw budgetraming opgenomen?

In het MER fase 1 wordt gesteld dat de spoorlijn in het studiegebied niet met hoofdwegen bundelt. Er vindt alleen enige cumulatie (optelling) van verschillende geluidbronnen plaats met wegverkeer op lokale wegen. Het railverkeerslawaai is bij geluidgevoelige bestemmingen maatgevend voor het geluidsniveau. Juist in stille gebieden komt cumulatie (bij elkaar optellen) van geluid veel harder aan. Welke maatregelen treft u hiervoor?

Komt er een wegingsfactor aan voor de geluidsbelasting voor spoorgeluid in de bebouwde kom en spoorgeluid in het landelijke (natuur) gebied?

In de MER stelt u letterlijk dat de geluidsbelasting op de ecologisch hoofdstructuren fors gaat toenemen. Wat voor gevolgen heeft dit voor flora en fauna?

Alle overwegen worden voorzien van een beveiliging met overwegbomen, ook op de locaties waar het bestaande spoor enkelsporig blijft. De geluidsignalen van beveiligde overwegen worden als een belangrijke bron van lawaai aangewezen, die ook nog eens veel langer duurt als de treinpassage. Deze overlast zal dus toenemen. Hoe gaat u dit compenseren?

In de MER schrijft u: De plaatsing van lage geluidsschermen is een worst case aanname. Wellicht levert de plaatsing van raildempers (een soort rubberen blokken) aan de rails al voldoende geluidvermindering op.

Blijkbaar is dit door u onvoldoende onderzocht om met juiste uitspraken hierover te komen. Graag uitgebreide toelichting.

Op het spoornet van de NS (Prorail) kan maximaal 6000 kW geleverd worden, die energie is beschikbaar voor alle treinen die in één sectie rijden. Dit betekent in de praktijk dat die 6000 kW voor een goederentrein beperkt beschikbaar zal zijn, maar dan het meest nog in de nacht. En juist in de nacht spelen geluidsoverlast en de nadelige gevolgen daarvan het sterkst. Is hiermee in uw beoordeling rekening gehouden?

Het aantal overgangen zal volgens de MER gelijk blijven en de onbewaakte overgangen zullen voorzien worden van een beveiliging. Tezamen met de toename door goederenvervoer levert de geluidssignalen een significante toename van geluidsoverlast op. Hoe gaat u deze geluidsoverlast aanpakken?

### **Omgevingsrisico's**

Het risicoplaafond voor een spoorlijn is niet meer dan de aanname om een bepaald maximaal aantal treinen te kunnen laten rijden binnen het nog aanvaardbaar geachte (groeps)risico. Uw stelling "we blijven onder het gestelde plafond, dus is het veilig" moet worden gelezen als "we laten het maximale aantal wagons rijden zonder verplichting om mitigerende maatregelen te treffen". Gaarne uw aanvullende inzichten over dit onderwerp.

U geeft aan dat er in veiligheidsopzicht geen verschil is tussen de varianten, maar ik kan u verzekeren dat dit voor aanwonenden anders is. Het maakt een groot verschil voor de nachtrust of er geen gevaarlijke stoffen langs het huis komen, ook al blijft dat binnen een door buitenstaanders aangenomen aanvaardbare risiconorm, met het bijbehorende maximum aantal treinen. De Twentekanaallijn scoort in dit opzicht extreem negatief. Gaarne uw verdere toelichting.

De Veiligheidsregio Twente stelt in haar rapport "Veiligheid spoor in Twente" dat de kans op grote ongevallen in Twente beperkt is, maar dat er als er iets gebeurt meerdere trajecten zijn in Twente waar beperkingen gelden voor de bestrijding van ongelukken en rampen en voor de zelfredzaamheid van omwonenden. Ofwel in gewoon Nederlands: het is op meerdere plaatsen niet veilig wonen in de buurt van het spoor. Dit is onacceptabel.

Op basis van de resultaten van het rapport "Veiligheid spoor in Twente" start de Veiligheidsregio Twente in samenwerking met de betrokken gemeenten twee pilots. Ondermeer om instellingen met verminderd zelfredzame bewoners te informeren en voor te bereiden op de risico's van het vervoer over naastgelegen spoor. Ook dit is onacceptabel. Mensen horen gewoon niet blootgesteld te worden aan onnodig risico, of ze nou acceptabel, beheersbaar of in andere mooie termen worden beschreven.

Verstreckte informatie wordt telkens weer achterhaald door nieuwe feiten. Bijvoorbeeld Wetteren, en ontplofte goederentreinen in Rusland en de VS. Telkens wordt gezegd dat het in Nederland veel beter is. Vervolgens blijkt dat NS veiligheidscertificaat uitgeeft aan de onveilig Fyra: verkeerde remvoering, in brand vliegende accu's onder passagiersplaatsen etc. etc.. Kunt u aangeven wat en hoe qua veiligheid op het spoor in Nederland beter geregeld is dan in het buitenland?

De keuze om het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor via Betuweroute, Elst en Oost Nederland te laten lopen, betekent dat gekozen wordt voor een langere route dan nodig is. Dit levert meer gevaar op voor de burger en is in tegenspraak met uw eigen regels. Kunt u aangeven wat de verantwoordelijkheid is van het ministerie inzake deze constatering.

In Basisnet spoor wordt gesteld dat er op de Twentekanaallijn ruimte is voor 1700 wagons met gevaarlijke stoffen. Is in dit verband rekening gehouden met de aanwezigheid van andere gevaarlijke bedrijven zoals Elementis of de aanwezigheid van gebouwen met een groot aantal niet zelfredzame personen zoals medisch centrum de Olifant in Goor (pal aan het spoor).

De Twentekanaallijn telt de meeste wissels tov andere varianten en kent bovendien nog enkelbaans stukken. Desondanks geeft u in de MER een snelheid aan van 85 Km/h (80 Km/h op wissels). Dit geeft een structureel onveilige situatie. Goederen- en personentreinen zullen moeten worden stilgezet om op elkaar te wachten. Dit is tegen uw eigen beleid om treinen met gevaarlijke stoffen niet stil te laten staan. Een verdere overweging is dat het ongeluk in Wetteren gebeurde doordat de goederentrein met een snelheid van boven 80 Km/h een wissel passeerde.

Bij navraag blijken hulpdiensten (oa brandweer) niet op de hoogte te zijn van de vervoerde gevaarlijke stoffen, is hen niet bekend hoe deze te behandelen en is de spoorlijn niet van minimaal twee zijden ontsloten tbv de hulpdiensten. Hoe gaat u deze tekortkomingen verbeteren?

Welke rampscenario's heeft u beschouwd met betrekking tot gevolgen en mogelijke slachtoffers in stads- en dorpscentra door ongelukken waarbij toxische of explosieve gassen en vloeistoffen vrijkomen?

Waarom is voor een trein met gevaarlijke stoffen een breed pakket veiligheidsmaatregelen en -voorzieningen noodzakelijk wanneer hij de route neemt over de Betuwelijn, en in het geheel niet wanneer diezelfde trein over onze sporen rijdt?

Kunt u aangeven waar een trein met lekkende gevaarlijke stoffen veilig voor het andere treinverkeer kan worden geparkeerd. Wat is de mogelijke kans op grondwatervervuiling?

De Betuweroute heeft als treinbeveiligingssysteem ETCS, de IJssellijn ATB fase 3, de Twentekanaallijn ATB-NG, het traject Hengelo-Oldenzaal ATB fase 3 en in Duitsland vanaf bad Bentheim het Indusi systeem. Hoe gaan deze verschillende systemen correct samenwerken en functioneren? Graag uw uitgebreide visie hierop.

### **Lucht**

Volgens het MER is de kwaliteit van de lucht in de referentiesituatie beter dan in de huidige situatie. De verbetering van de luchtkwaliteit is, volgens u, onder meer te danken aan het steeds schoner worden van het wegverkeer. Welke maatregelen gaat u nemen om ook het treinverkeer schoner te maken tov de huidige situatie?

Als de vervoerder vrij kan kiezen tussen diesel of elektrische tractie wordt de bodem onder de gezondheidseffectscreening weggeslagen en is een grote toename te verwachten van diesel uitlaatdampen en fijnstof, met nadelig gevolgen door toename van gehalten NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> e.a.). Dit zou op dit aspect tot een -- (dubbel min) oordeel leiden. Hoe gaat u zo'n ontwikkeling voorkomen?

Als het traject Twentekanaallijn wordt geëlektrificeerd, wordt dan ook de dieseltrein van Syntus omgezet naar een elektrische trein?

### **Trillingen**

Omdat er geen wettelijke voorschriften zijn, stelt u geen verzachtende maatregelen voor ondanks de overschrijding van streefwaarden voor 1000 woningen in de Hof van Twente die in een zone van 200 meter van de spoorlijn staan. Tijdens het rijden van de Voltotrein zijn er schades opgetreden zoals scheurende muren, lekkend isolatieglas en servies dat uit de kasten trilden. In het verleden zijn vergoedingen voor schades

categorisch afgewezen. Welke maatregelen gaat u nemen om tot een vergoeding van de geleden schades te komen?

Opgemerkt wordt dat de Twentekanaallijn de meeste trillingshinder oplevert van alle varianten. Wij vragen met nadruk om adequate maatregelen zodat hinder van en schade door trillingen in de nabijheid van het spoor voorkomen of gecompenseerd gaan worden. Dit raakt veel mensen, in de 1000 aangrenzende woningen in de Hof van Twente.

### **Oversteekbaarheid van overwegen**

Uw stelling in het MER dat de oversteekbaarheid van overwegen niet toeneemt is feitelijk onjuist. Naast de personentreinen gaan er nog eens 36 goederentreinen rijden die een veel grotere lengte zullen hebben dan de genoemde personentreinen. Deze doen er langer over om een overweg te passeren. Een snelle berekening laat zien dat de gesloten tijd van overgangen met minstens 50% zal toenemen. Een beoordeling met - - (dubbel min) is hier op zijn plaats.

In tegenstelling tot wat er in het MER staat is overstaan een situatie die nu al regelmatig voorkomt bij onder meer de overgang Diepenheimse weg bij station Goor en in Delden. Met de aanvullende goederentreinen zal deze situatie toenemen, omdat goederentreinen er langer over doen om de overgang te passeren. Gaarne uw oplossing voor dit bezwaar.

### **Milieu**

Volgens de beschrijving in het MER bestaat de milieugezondheidskwaliteit uit een drietal factoren: geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Hoewel er wordt gerekend met een toename van 36 goederentreinen per dag wordt de milieugezondheidskwaliteit van de variant Twentekanaallijn neutraal (0) berekend. Dit is niet logisch en niet uit te leggen aan een aanwonende. Juist omdat deze kwaliteit voor 162 woningen als onvoldoende en voor 29.586 woningen als matig wordt beoordeeld. Uw ambitie om hier verbetering in te brengen is beslist onvoldoende en getuigt van weinig respect voor de aanwonenden. Als beoordeling zou gezien het aantal benadeelden minimaal - gepast zijn, maar beter nog - - (dubbel min).

Bestaan er plannen om de bovenbedoelde 162 woningen op te kopen en te slopen, om zodoende te voorkomen dat mensen lang in een slechte, onvoldoende milieugezondheidskwaliteit verblijven?

Indien vervoerders gebruik gaan maken van diesellocomotieven (zie ook bij het onderwerp tractie) slaat dit de grondslag van uw beoordeling van effecten voor milieugezondheidskwaliteit weg. Deze moeten dan zonder meer op basis van geluid, piekbelasting en vervuilende uitlaatstoffen (fijnstof) als - - (dubbel min) worden beschouwd.

De gemeente Hof van Twente profileert zich als toeristische gemeente met een grote verscheidenheid aan kleinschalige natuur. Een goederenlijn met 36 treinen per etmaal zal, vooral s'-nachts door de gehele gemeente hoorbaar zijn, en onontkoombaar leiden tot inkomstenderving zowel voor de gemeente als voor burgers. Hoe gaat u dat compenseren?

In de MER staat dat stikstofdepositie op natuurgebieden zoals Twickel en Weldam zal toenemen. Dit is tegen het gemeentelijke en provinciale beleid. Zo moeten boeren dure gaswassers toepassen om deze depositie te beperken. Wat gaat u hieraan doen? Zonder maatregelen dient u voor dit aspect een kwalificatie – toe te passen.

De Twentekanaallijn doorsnijdt meerdere ecologische hoofdstructuren, met als gevolg barrièrewerking, ruimtebeslag en de door u genoemde forse toename van geluid. Welke concrete maatregelen treft u om de nadelige gevolgen daarvan teniet te doen?

Er wordt een ecologische verbindingzones doorsneden, de Boven Regge bij Goor. Hierdoor wordt een al bestaande barrière op deze locatie vergroot. Hoe gaat u deze barrièrewerking verminderen? Langs de Twentekanaallijn ligt volgens uw opgave 21,6 hectare gebied waar beschermde diersoorten leven. Kunt u aangeven welke diersoorten dat zijn, en wat de gevolgen zijn voor deze soorten?

Nabij Goor wordt een grondwaterbeschermingsgebied (met stedelijke functies) doorsneden als gevolg van verbreding van het spoor. Het ruimtebeslag betreft ongeveer 1,8 hectare. U stelt dat effecten op het grondwaterbeschermingsgebied beperkt blijven aangezien verontreinigingen in het grondwater niet te verwachten zijn. De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen (en daardoor verontreiniging) verandert naar zeggen niet. Dit ondanks het feit dat er nu geen en in de toekomst wel goederentreinen rijden. Zeker in het perspectief van de 1700 wagons met gevaarlijke stoffen volgens het Basisnet spoor, waarvan in de toekomst mogelijk sprake kan zijn. Uw stelling en oordeel zijn volkomen ongeloofwaardig, het treinongeluk in Wetteren leert ons anders. Graag uw herbezinning op deze stelling en beoordeling.

U stelt dat mitigerende maatregelen in het peilgebied van de Regge gerealiseerd moeten worden. De Regge wordt op dit moment door het waterschap in de Hof van Twente weer zichtbaar gemaakt in het landschap. Welke maatregelen gaat u treffen en hoe verhouden die zich met het huidige project van het waterschap. Wat zijn de door u gemelde resteffecten?

U stelt in het MER dat effecten op de ecologische en chemische oppervlaktewaterkwaliteit als gevolg van runoff van bijvoorbeeld koperdeeltjes van bovenleidingen als verwaarloosbaar kunnen worden beschouwd. Wij betwijfelen dat omdat de vervuiling langs spoorbanen duidelijk is aan te zien (bruine aanslag tot ver buiten de rails zelf). De NS vroeg de gemeente Hof van Twente in het kader van het Bodembeheerplan om de grond langs het spoor te willen aanmerken als industriegrond, klaarblijkelijk omdat zij rekening houdt met een zekere mate van vervuiling. Graag een nadere onderbouwing van uw oordeel aan de hand van onderzoeksgegevens.

In verband met de elektrificatie zullen er over het hele traject om de zestig meter palen voor de bovenleiding geplaatst worden met een hoogte tot zeven meter. Hierdoor en door de aan te brengen sloten en hekwerken wordt de spoorlijn zichtbaarder in het landschap. Uw eigen woorden: dit heeft negatieve ruimtelijke effecten. Voor veel mensen, bewoners en recreanten, zal dit het einde zijn van uitzicht op schitterende natuur. Hoe gaat u deze mensen compenseren?

De provincie Overijssel, de gemeente Hof van Twente en het Landgoed Twickel hebben samen het Pact van Twickel gesloten. Dit pact houdt maatregelen in om fysieke en visuele barrières tussen landgoed en omgeving te verminderen. De verbreding en elektrificatie van de Twentekanaallijn werken in dat verband negatief. Gaarne uw visie op inpassing en mitigatie.

Kleinschalige landschapselementen worden aangetast door de verbreding van het spoor, hierdoor vermindert de natuurbeleving. Welke compensatie gaat u bieden?

In het MER stelt u dat een aantal locaties met bodemverontreiniging wordt doorkruist. De gevonden hoeveelheden asbest in de bodem moeten in deze regio keer op keer naar boven worden bijgesteld. Vooral in de (gedempte) spoorsloten zijn grote hoeveelheden asbesthoudend materiaal te verwachten. Is hiermee in het budget rekening gehouden?

## **Energiegebruik**

U geeft in de MER de Twentekanaallijn twee plussen (++) voor energiegebruik. De besparing van energie moet dan wel worden afgezet tegen de noodzakelijke investering. In dit geval is de besparing 1159 KWh per trein (1 treinpad = 36 treinen max. per dag) waarvoor 309 miljoen Euro wordt geïnvesteerd (het verschil ten opzichte van de goedkoopste variant 'kopmaken Deventer').

Als rendement kan dan worden berekend een percentage van minder dan een halve procent per jaar ( $1159 \text{KWh} \times 36 \text{ treinen} \times 0,10 \text{ euro/KWh} \times 330 \text{ dagen} \times 100\% / 309.000.000 \text{ euro} = 0,45\% \text{ per jaar}$ ). Bij minder treinen zakt het rendement evenredig, een berekening ten opzichte van de referentiesituatie laat een soortgelijk beeld zien. De 'opbrengst' van de energiebesparing is ruimschoots onvoldoende om de financiering te bekostigen, laat staan terug te verdienen. Het oordeel ++ voor het aspect energiegebruik is misleidend.

De (marginale) verschillen in energielast komen ten goede / laste van de vervoerder. Wat is de relatie hiervan met de overheid?

Indien vervoerders gebruik gaan maken van diesel locomotieven (zie het commentaar onder tractie) moet voor energiegebruik een - - (dubbel min) worden opgegeven.

In het MER staat dat de totale rittijd van de Maasvlakte tot Oldenzaal-grens bij de variant Twentekanaallijn ongeveer anderhalf uur korter is dan bij de route door de Randstad, en 10 minuten korter dan die voor de varianten Ten westen en Ten oosten van Bathmen. De gebruikswaarde wordt daardoor bij deze variant nog wat positiever dan die bij varianten Ten westen en Ten oosten van Bathmen. Is in dit verband rekening gehouden met wachttijden omdat de Twentekanaallijn gedeeltelijk enkel spoor betreft? Passagierstreinen hebben voorrang boven goederentreinen. Hierdoor is het onvermijdelijk dat wachttijden ontstaan en kan de totale reistijd gemakkelijk oplopen. Gaarne uw visie hierop.

Goederen in Rotterdam worden aangeleverd per schip dat vaak weken onderweg is geweest. Hoe relevant is dan de tijds winst gerekend in minuten die gehaald kan worden via een van de varianten?

## **Ruimte**

U stelt dat de benodigde spoorverdubbeling over het gehele traject mogelijk is met een beperkte uitbreiding van de huidige spoorbaan. U meldt ook in het MER: Volgens het huidige, globale, ontwerp wordt een aantal gebouwen geraakt. Bij de uitwerking van het ontwerp zal worden bezien of sloop vermeden kan worden. Deze twee uitspraken zijn tegenstrijdig. Kunt u aangeven of dit ook geldt voor de geluidschermen. Moet er eigendommen en gebruiksruimten (tuinen, huizen en zelfs wegen) naast de spoorbaan geannexeerd worden om ruimte voor spoorbaan met geluidswerende middelen te kunnen maken?

U stelt in het MER dat in het algemeen ervoor is gekozen om het tweede spoor aan te leggen aan de zijde van het spoor waarbij bij de aanleg reeds rekening gehouden was met een tweede spoor. Een groot gedeelte van het traject ligt de spoorlijn precies op het midden van een spoordijk. Betekent dit dat dijken verbreed worden, en sporen verplaatst? Als dit zo is, in welke richting?

In het MER schrijft u dat de barrièrewerking van het spoor in Delden en Goor nauwelijks toeneemt in de zin van ruimtelijke structuur en samenhang. Vervolgens stelt u 4 meter hoge geluidschermen voor naast een grotere hoeveelheid 2 meter hoge schermen. Deze twee uitspraken zijn tegenstrijdig.

Het spoor kruist de rondweg ten oosten van Goor. De brug over het spoor biedt onvoldoende ruimte om veilig twee sporen te creëren (zowel de Wachtpostdijk als de viaductweg lopen er ook onderdoor). De pijlers van de brug staan te dicht bij elkaar. Wordt deze brug vernieuwd en is daarmee rekening gehouden in de kostenraming?

## Tractie

De Betuwelijn, het NS (ProRail) net en het Duitse net vanaf Bad Bentheim werken met verschillende voedingsspanningen. Om op alle baanvakken te kunnen rijden heeft Siemens een elektrische multi-spanning locomotief ontwikkeld. Deze loc levert op de Betuwelijn en op het Duitse net maximaal 8400 kW, maar op het NS net bedraagt het maximale vermogen 6000 kW. Een verschil van 2400 kW in vergelijking met de Betuwelijn. Als gevolg van deze beperking moet een goederentrein die via de Betuwelijn naar de noordelijke aftakking rijdt een treingewicht hebben dat past bij 6000 kW. Dat houdt in dat twee treinen via de Betuwelijn naar Duitsland en verder evenveel kunnen vervoeren als drie treinen via de noordelijke aftakking (globaal). Daardoor neemt de kostprijs per eenheid vervoerd goed toe (extra lok, extra machinist, extra aan te vragen pad etc). Is hiermee rekening gehouden, en wat betekent dat voor bezettingsgraad en rentabiliteit van de lijn.

Als er op het NS (prorail) net maximaal 6000 kW geleverd kan worden, is die energie beschikbaar voor alle treinen die in één sectie rijden. Overdag, met intensief personenvervoer, is die capaciteit voor een goederentrein beperkt beschikbaar, in de nacht is de mogelijkheid van 'rijden' het grootst. Is hiermee rekening gehouden in de geluidsruimte calculatie en prijscalculatie?

Tijdens de infoavond van de Veiligheidsregio in Hengelo noemde ProRail als alternatief de inzet van twee elektrische locomotieven op het NS (ProRail) net. Maar dat gaat natuurlijk niet want twee van deze locs nemen ook het dubbele vermogen 2x 6000 kW en dat kan het onderstation niet leveren (max 6000Kw). Het gevolg zal zijn dat het onderstation uitschakelt door overbelasting. Kunt u deze redenering bevestigen?

Een oplossing om toch met zwaardere treinen op het NS (ProRail) net te kunnen rijden zou de inzet van vier (4) diesellocomotieven van de serie 6400/6500 zijn, in ons land voldoende beschikbaar. Deze geschakelde (4 locs, 1 machinist) locomotieven kunnen die zware treinen trekken. Echter het geluidsplafond wordt dan snel bereikt en omwonenden krijgen te maken met een hele hoge piekbelasting (brullende locs). Lokaal hebben wij hier al enige ervaring mee (de Volvotrein), maar in deze reële situatie zijn het 4 multiple gekoppelde locs, twee meer dus dan de Volvotrein!! De berekeningen op geluid, milieubelasting (oa. fijnstof) etc. kunnen direct overboord. Hoe gaat u zo'n ongewenste en onacceptabele ontwikkeling voorkomen?

Een ander alternatief is de inzet van de 6 assige diesellok BR132, twee van deze locs kunnen de trein trekken. Deze voormalige DDR locs staan bekend om hun power en lawaai, en zijn ruim voorhanden bij DB Schenker. Deze optie roept dezelfde vraag op: de berekeningen op geluid, milieubelasting (oa. fijnstof) etc. kunnen direct overboord. Hoe gaat u dit voorkomen?

Opvallend is dat de vervoerder blijkbaar zelf beslist welke tractievorm hij kiest. Dat is onacceptabel als met belastinggeld de elektrificatie op de Twentekanaallijn betaald gaat worden. Gaat u elektrische tractie op het traject verplicht stellen, en zo niet welke randvoorwaarden met het oog op de nadelige gevolgen van diesel geeft u dan mee.

Uit de media bleek dat er onlangs overleg met Duitsland heeft plaatsgevonden. Hierin heeft Duitsland aangegeven vervoer over Oldenzaal te willen. Hoe verhoudt zich dat met de lagere beschikbare netspanning en de daardoor noodzakelijker groter aantal treinen? Graag uw uitleg.

De Twentekanaallijn zal als gevolg van Europese afspraken m.b.t. het aanleggen van nieuwe geëlektrificeerde spoorlijnen uitgevoerd moeten worden met 25000 kV voeding. Dit houdt onder meer in: meer kabels in de bovenleiding en zwaardere onderstations. Is hiermee rekening gehouden met aanpassing van kunstwerken (oa stalen bruggen), veiligheid en kostprijsbepaling?

**De Toekomst**

In het MER schrijft u dat voor beide varianten geldt dat er geen restcapaciteit beschikbaar is doordat een gedeelte van de het spoor enkelsporig blijft. In gewoon Nederlands: we weten dat als we de optie 1 trein pad kiezen, we er in de toekomst weer aan moeten sleutelen. Kunt u deze uitspraak bevestigen?

Wij vragen u om aan te geven wat de extra kosten zijn om naderhand uit te breiden naar twee goederenpaden, dit in vergelijking met het direct verwezenlijken van de benodigde capaciteit voor twee goederenpaden?

De spooraanpassingen die nodig zijn bij de variant Twentekanaallijn kunnen waarschijnlijk eind 2020 niet klaar zijn. Valt de optie Twentekanaallijn daarmee niet buiten de keuze criteria?