

Review Formulier

Commentaar van :
 Document titel : **Notitie Reikwijdte en Detailniveau**
 Document kenmerk :
 DocumentVersie/
 Status : **versie 1.1 van 1 september 2011**
 Document Datum : **30 oktober 2011**
 Datum Review
 vergadering : **Corridorteam 19 september 2011**

Legenda:

(1): Volgnummer bestaat uit twee initialen en een 3-cijferig volgnummer. Niet hergebruiken, dus niet automatisch genereren. Ook vermelden ter plaatse in document.

(2): Altijd blz nr. In geval van eisen bijvoorbeeld ook eis nr.

(3): Commentaar ; moet makkelijk traceerbaar zijn naar desbetreffende tekstdeel of tekeningdeel (commentator). Bijvoorbeeld zo mogelijk trefwoorden citeren.

(4): Reactie

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
Versie			
Versie 1.1			
<u>Commen- taar tijdens corridor overleg</u>			
CO1	milieu aspecten	Zelfredzaamheid en maatregelen hulpdiensten kunnen onderscheidend zijn dus meenemen in het MER	Nemen we mee in de volgende versie van de notitie R&D, bij het aspect externe veiligheid.
CO2	milieu aspecten	Beleidslijn trillingen meenemen in het MER	Beleidslijn is nog in ontwikkeling; wanneer die is gepubliceerd wordt die tevens toegepast bij de trillingonderzoeken voor het MER; dit schrijven we op in de volgende versie van de Notitie R&D.
CO3	Milieuaspect en	Barrièrewerking als gevolg van langere dichtligtijden en opheffen overwegen meenemen in het MER	Nemen we mee in de volgende versie van de Notitie R&D als apart (nieuw) aspect: Barrièrewerking; daaronder vallen deelaspecten "sociale gevolgen", "sociale veiligheid", landschappelijke effecten zoals visuele hinder, maar ook hulpdienstenbereikbaarheid.
CO4	H5 Milieuaspect en	Ruimtelijke effecten meenemen in het MER, te denken valt aan barrière werking, recreatieve waarden en stedenbouwkundige waarden.	Barrièrewerking wordt meegenomen als apart aspect (zie CO3); recreatieve en stedenbouwkundige waarden worden meegenomen bij het aspect "Landschap, natuur en cultuurhistorische waarden".

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
CO5	H2 Prognoses	Is er een verdeling van het goederen vervoer over de dag of de week aan te geven aan te geven.	Ja, in de m.e.r. studie zal bij diverse onderzoeken onderscheiden worden naar periode van de dag resp. week (bv bij geluidhinder); dat geldt zowel voor goederentreinen als voor reizigerstreinen. De te hanteren verdeling over de dag en de week zijn nog niet bekend; die worden in het MER toegelicht.
CO6	H2 Prognoses	Hoe wordt omgegaan met reizigers prognoses tot na 2030? Is er een krimp?	De prognoses van reizigers- en goederenvervoer voor 2030 worden uitsluitend gebruikt om de effecten voor de omgeving te kunnen berekenen een aantal jaren na ingebruikneming van de spoormaatregelen, en om de dimensionering van geluidschermen e.d. te kunnen bepalen. Verder kijken dan 2030 is daarvoor niet nodig, en leidt slechts tot een onwerkbaar grote bandbreedte. In geval het spoorvervoer na 2030 krimpt zal blijken dat sommige omgevingsmaatregelen overgedimensioneerd zijn; dat is onvermijdelijk.
CO7	H5 Milieu aspecten	Worden grens overschrijdende aspecten meegenomen?	Ja, conform de bestaande wettelijke regels m.b.t. grensoverschrijdende milieu-effecten. Maatregelen tegen dergelijke effecten zijn echter niet mogelijk, want de Nederlandse minister is niet bevoegd om maatregelen te treffen in Duitsland.
CO8	H2 prognoses	Opwaarderen van de Twentekanaal lijn. Rekening houden met de verleende concessie voor 4 sprinters/uur in de spits is niet genoeg, want in de toekomst wellicht niet alleen in de spits maar de hele dag 4 sprinters/uur	In de concept- Notitie R&D was opgeschreven dat we rekening houden met de sprinterfrequentie volgens de nieuwe concessie, om aan te geven dat we die niet zullen vergeten. Maar ook voor deze lijn geldt dat de reizigersprognose voor 2030 nog moet worden bepaald. Nu blijkt dat deze concrete opmerking tot verwarring kan leiden, zullen we die in de volgende versie van de Notitie R&D weglaten.
CO9	H2	In de tijd. Een indruk krijgen hoe de 24 uur gevuld zijn. Inzicht geven in maximale en gemiddelde waarden. Geluid en trillingseffecten verdeling over etmaal en over de week.	Zie reactie bij CO5.
CO10		Tariefdifferentiatie. Hoe ga je daarmee om in de MER? De vervoerders kunnen vrij kiezen welke routes zij kunnen en willen rijden.	De vervoerprognoses die in de m.e.r.-studie worden gehanteerd zijn gebaseerd op de PHS-prognoses, en die zijn gebaseerd op de huidige tarieven. Over de toekomstige vervoerstarieven en over eventuele differentiatie daarin (zowel op Nederlands spoorwagennet alsook op Duits spoorwagennet) valt geen voorspelling te doen. Daarom wordt in de m.e.r.-studie de aanname gehanteerd dat deze niet veranderen t.o.v. nu (een zogenaamde "ceteris paribus"-benadering).
CO11		Besluit om 4 varianten te onderzoeken tussen Zutphen en Hengelo. Wat kan de NOV voor effect hebben op 2e fase mer?	Geen. Een nieuwe spoorlijn in de vorm van de Noordtak of NOV is <i>geen</i> onderwerp van studie in de m.e.r.-studie, en die kan dus niet gekozen worden. De actualisering van de NOV-studie uit 1998 kan een rol spelen bij het beslismoment medio 2012. Op dat moment is er dan, naast allerlei andere informatie (zoals beschreven in de Notitie R&D), ook een beeld van wat een geheel nieuwe spoorlijn zou kunnen betekenen.
Gem. Hengelo			

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
HE1	P10 tabel	<p>Wordt de prognose zonder PHS nog bijgesteld voor de Twentekanaallijn? Nu het er op lijkt dat SWUNG 1 in werking gaat treden, komt er ruimte voor ca. 2 goederentreinen in de avondperiode. In het wetsvoorstel basisnet wordt daar al vanuit gegaan. Of zijn er redenen (bijv. ontbreken van elektrificatie) om te verwachten dat er zonder aanpassingen geen gebruik van het traject gemaakt gaat worden?</p>	<p>Aan de goederenprognose voor de situatie “zonder PHS” wordt nog gewerkt; de cijfers in de Notitie R&D zijn voorlopig. Dat er na inwerkingtreding van SWUNG en/ of Basisnet <i>ruimte</i> is voor goederentreinen zegt niks over het verwachte gebruik daarvan; dat wordt met de prognoses bepaald.</p>
HE2	P11 e.v.	<p>1. Het lijkt mij goed expliciet te vermelden dat er bij de verschillende varianten sprake is van <u>één goederenpad vanuit Amersfoort en Apeldoorn</u>. M.a.w. ook als de variant via Lochem Goor wordt gekozen, blijven er goederentreinen via Deventer komen (en staat dat pad in verbinding met Kijfhoek ? M.a.w. zou er voor gekozen kunnen worden om het pad optimaal te gaan gebruiken, ca 36 treinen per etmaal ?)</p> <p>2. Als één van de varianten via Deventer wordt gekozen is er sprake van 2 (dan wel 1) extra goederenpaden op de IJssellijn niet op de Twentelijn. Het staat wel in de prognosecijfers, niet in de tekst. Wat betekent dat voor de Twentelijn. Het is mij niet duidelijk of in de referentiesituatie sprake van 2 of 3 goederenpaden via Apeldoorn. <u>M.a.w. komt er op de Twentelijn al dan niet een goederenpad bij t.o.v. de referentiesituatie</u>. Ik weet niet of het voor de beschrijving van de effecten veel uitmaakt, het lijkt mij wel goed het expliciet te vermelden.</p> <p>3. <u>In relatie hiermee het volgende. Er wordt (impliciet) vanuit gegaan dat er geen fysieke capaciteitsbeperkingen zijn voor drie goederenpaden over de Twentelijn. In de NOV-studie uit 1999 werd daar nog anders over gedacht. Zie de passages uit pagina 17 en 18 uit het hoofdrapport hieronder: (opgenomen als bijlage 1) Vanwege de kruising met het verkeer richting Enschede zou er volgens de NOV-studie in Hengelo onvoldoende capaciteit zijn en werd een ongelijkvloerse kruising voorgesteld. Het aantal treinen richting Oldenzaal (en het aantal paden) is vergelijkbaar met het aantal waar nu vanuit wordt gegaan. Wat is er ander tov 1999 anders waardoor het nu wel kan.</u></p>	<p>ad (1) : Dat nemen we mee in de volgende versie van de notitie R&D ad (2) : We zullen de gevraagde informatie opnemen in de volgende versie van de Notitie R&D. ad (3) ; Misverstand. Er wordt in de Notitie niet “impliciet van uitgegaan dat er geen fysieke capaciteitsbeperkingen zijn voor drie goederenpaden over de Twentelijn”. Het is juist onderwerp van de m.e.r.-studie om te onderzoeken of er fysieke beperkingen zijn om aan die verwachte vervoersvraag te voldoen, en zo ja, welke maatregelen (inclusief omgevingsmaatregelen) nodig zijn om daar wel aan te voldoen.</p>

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
HE3	P17	<p>1) Bij de beschrijving van het 1^{ste} fase onderzoek wordt gesteld dat voor iedere variant wordt nagegaan in hoeverre er sprake is van overschrijding van het GPP en welke maatregelen daarvoor nodig zijn. In de zin daarna staat dat als vergelijkingsmaatstaf de verandering van het aantal gehinderden wordt berekend. De suggestie wordt enigszins gewekt dat het aantal gehinderden alleen wordt berekend als er sprake is van overschrijding van het GPP. Dat kan en zal niet de bedoeling zijn. Daarom het verzoek om de zin aan te passen, bijvoorbeeld: "<u>Daarnaast worden de varianten vergeleken door per variant de verandering (toename of afname) van het aantal gehinderden te berekenen</u>".</p> <p>2) Voor wat betreft de bepaling of er al dan niet sprake is van overschrijdingen van de GPP's en eventuele maatregelen is het ook van belang helder vast te stellen met welke uitgangspunten worden gerekend. Eerder in het PHS-proces is gesteld dat er van wordt uitgegaan dat in 2020 met 80% stil materieel wordt gereden. Wat ik er zo van hoor is wel enige aansporing van de spoorvervoersector nodig om dit te bereiken en zal zonder die aansporing 80% stil materieel in 2020 niet gehaald worden. Het lijkt mij dan ook nuttig dat het MER in ieder geval ook expliciet in beeld brengt welk percentage stil materieel nodig is om binnen de GPP's (zonder extra, nu nog niet geplande maatregelen) te kunnen rijden.</p>	<p>Ten aanzien van:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Tekst aanpassen conform commentaar; 2) We zullen deze suggestie meenemen in de Notitie R&D ter uitwerking in het MER

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
HE4	P19	<p>Tijdens het laatste overleg is al aan de orde geweest dat de normstelling uit de SBR onvoldoende rekening houdt met het aantal malen dat trillingshinder optreedt. Één zware trein kan maatgevend zijn. Dit probleem is ook geconstateerd in analyse-opdracht die is geformuleerd in de adhoc-werkgroep NaNOV-trillingen. In die analyse-opdracht wordt er het volgende over gezegd:</p> <p><i>Onderzoek of het nuttig is om, in afwijking van de systematiek van de SBR-richtlijn, in alle gevallen de V_{per} (= een maat voor het gemiddelde trillingsniveau) te berekenen.</i></p> <p><i>Toelichting: de SBR-richtlijn stelt dat de V_{max} bepalend is, als deze boven de bovenste streefwaarde (A_2) uitkomt. Alleen als de V_{max} ligt tussen de onderste streefwaarde (A_1) en de bovenste streefwaarde (A_2) moet de gemiddelde trillingsterkte (V_{per}) worden berekend. Als de V_{max} ligt boven de bovenste streefwaarde doet het er niet toe hoe vaak de V_{max} boven de streefwaarde uitkomt. Één zware trein is maatgevend, M.a.w.: de V_{max} is geen maat voor het aantal malen dat zich hinder voordoet en het effect van de groei van goederenvervoer komt dan ook niet in de V_{max} tot uitdrukking. De V_{per} geeft wel een maat voor het gemiddelde. Met de V_{per} kan dan ook beter het effect van de groei van het spoorvervoer in beeld worden gebracht</i></p> <p>Verzoek om bij het onderdeel trillingen een vergelijkbare passage op te nemen.</p>	<p>We zullen in de volgende versie van de Notitie R&D het volgende vastleggen: Conform de systematiek van de SBR-richtlijn moet worden uitgegaan van V_{max} en niet van V_{per}.</p> <p>Daarnaast zal, conform het goede voorstel, ook de V_{per} worden bepaald en worden meegenomen bij de vergelijking tussen de varianten.</p>
Gem. Wierden			
WI1		De aansluiting aan Duitse zijde als uitgangspunt meenemen.	Ja, in de volgende versie van de Notitie R&D schrijven we op dat de bestaande capaciteit van de Duitse spoorlijn voor goederentreinen uitgangspunt is; die capaciteit is volgens DB Netz circa 100 goederentreinen per etmaal in beide richtingen samen..
WI2		bij externe veiligheid aandacht voor de volgende hulpverleningsaspecten: bestrijdbaarheid, bereikbaarheid (met o.m. dichtligtijden gelijkvloerse overwegen) en zelfredzaamheid.	Ja, zie volg nr. CO3
WI3		Bij trillingen: niet alleen uitgaan van maximale waarden bij de beoordeling van trillingshinder maar ook, of zelfs juist: van gemiddelde waarden.	Ja, zie volg nr. HE4
Gem. Overbetuwe			

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
Ov1	Blz 5	Een na laatste alinea: de zinsnede "mede op basis van het MER" komt wat vreemd over in relatie tot hetgeen daarvoor geschreven wordt. Het MER is er namelijk nog niet op het moment dat de minister een nadere beslissing neemt over de voorkeursvariant.	De zin blijkt inderdaad op meerdere wijzen te lezen. Vervangen door: "Tevens geeft de minister op dat moment inzicht in de actuele planning en het moment (medio 2013) waarop, mede op basis van het MER, besluitvorming over de voorkeursvariant zal plaatsvinden."
Ov2	Blz 7	Onder punt 3, 3e alinea staat, dat "2 goederenpaden mogelijk worden gemaakt via de IJssellijn van Rotterdam en België via de Betuweroute en de aftakking bij Elst". Ik meen, dat er nog een optie is en dat is dat de goederentrein Roosendaal-Oldenzaal via Nijmegen (en dus niet via de Betuweroute) wordt geleid. Indien die optie er ook nog is, zou dat in de tekst tot uitdrukking moeten komen.	De tekst in de Notitie R&D komt letterlijk uit de Voorkeursbeslissing PHS. Die gaat over "goederenpaden via de IJssellijn, van Rotterdam <i>en België</i> naar ...". De toevoeging "en België" slaat op goederentreinen op de relatie Roosendaal – Oldenzaal. De genoemde optie wordt dus in de bestaande tekst al omvat.
Ov3	Blz 9	Onder "studiegebied". Aangegeven is dat de vrije kruising bij Elst geen deel uit maakt van deze MER. Eerder is dezerzijds al aangegeven dat we daarmee zowel inhoudelijk als procedureel moeite hebben. In de eerste plaats is het besluit om de vrije kruising niet in deze studie mee te nemen en over te hevelen naar een andere corridor genomen buiten de gemeente om. De gemeente is daarin niet betrokken. Verder is de argumentatie, die daarbij wordt gegeven, niet sterk. Met evenveel recht kan worden gesteld, dat de vrije kruising wel wordt veroorzaakt door een verhoging van het goederenvervoer. Nu lijkt het een gezocht argument. Wij wijzen er op, dat er al in de PKB Betuweroute een vrije, ongelijkvloerse kruising was opgenomen. Op dat moment was er ook geen sprake van een frequentieverhoging van reizigerstreinen, maar was deze gewoon een onderdeel van de Betuweroute. Onze vraag is hoe met dit punt wordt omgegaan in de mer-procedure.	Wij nemen kennis van de opmerking en de argumenten, maar die leiden niet tot een andere benadering. De gemeente mag ervan verzekerd zijn dat de besluitvorming over de Vrije Kruising bij Elst zorgvuldig geschiedt, met meewegen van alle relevante milieu- en omgevingseffecten, en in goed overleg met de gemeente. Het doet er in dat verband niet toe in welk corridorverband die besluitvorming wordt voorbereid.
Ov4	Blz 11	laatste alinea. Zien wij het goed, dat de in die alinea gehanteerde prognoses (namelijk 7 tot 12 goederentreinen/etmaal) niet corresponderen met de cijfers uit tabel 1?	Inderdaad, dat is een fout in de tekst van de Notitie R&D; de cijfers in de tabel zijn de juiste. Wordt hersteld in de volgende versie van de Notitie R&D.
Ov5	H5	Wat betreft de te onderzoeken milieuaspecten: a. het te onderzoeken aspect "cumulatie van geluidhinder" wordt gemist; verder bepalen van het geluidseffect op natuur- en stiltegebieden. b. aan de te onderzoeken aspecten het punt "barrièrewerking/bereikbaarheid" toevoegen. c. aandacht voor de aspecten sociale veiligheid en visuele hinder.	ad a): nemen we mee in de volgende versie van de Notitie R&D. ad b) inderdaad; zie bij CO3 ad c) dat zijn ook deelaspecten van barrièrewerking, zie bij CO3
Gemeente Deventer			

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
De1		Een paragraaf met beschouwing van ruimtelijke (structuur)effecten ontbreekt nog. Hier dienen effecten van varianten van stedenbouwkundige/ruimtelijke aard te worden beoordeeld. De paragraaf dient te beschrijven welke stedenbouwkundige structuren als gevolg van een variant worden aangelegd of gewijzigd en op basis daarvan te beoordelen welke invloed dat naar verwachting zal hebben op huidige en toekomstige functies in de brede omgeving zoals wonen, werken en recreëren. Een soortgelijke beoordeling is ook onderdeel geweest van vergelijkbare mer-studies zoals de Trajectnota/MER Noordoostelijke Verbinding en de Trajectnota/MER verbinding Roosendaal – Antwerpen.	Dit nemen we mee in de volgende versie van de Notitie R&D als een nieuw aspect: “ruimtelijke effecten”.
De2		Specifiek voor Deventer zijn in een dergelijke beoordeling relevant: effecten in barrièrewerking (zowel fysiek als ruimtelijk-visueel), bundeling van infrastructuur, stedenbouwkundige effecten voor de (herstructureringswijk) Rivierenwijk en toetsing aan de beide regionale structuurvisies.	De genoemde aspecten van barrièrewerking komen aan de orde bij het nieuwe aspect barrièrewerking (zie CO3); de andere genoemde aspecten worden meegenomen bij het nieuwe aspect “Ruimtelijke effecten” (zie bij De1).
De3		De bovengenoemde regionale structuurvisies zijn de ‘Regionale Structuurvisie Stedendriehoek 2030’ (betreffende het bundelingsgebied, 2007) en ‘Regionale Structuurvisie De Voorlanden Stedendriehoek’ (betreffende het niet-bundelingsgebied, 2009). Een overzichtskaart en samenvatting is hier te vinden: http://www.regiostedendriehoek.nl/bestanden/12324309M454%20Samenvatting-kaart.pdf Alle onderliggende documenten zijn hier te downloaden: http://www.regiostedendriehoek.nl/website/index.php?pageID=18	Dank; deze info zullen we gebruiken in de m.e.r.-studie..
De4		Bij de diverse gebruikseffecten is per variant zowel te benoemen welke toename en (indien van toepassing) welke afname van hinder zal optreden, en hoe dit verdeeld is over het aantal gehinderden en de wettelijk te onderscheiden categorisering van hinder. Er kan niet worden volstaan met uitsluitend het rapporteren van een netto saldo.	In de volgende versie van de notitie R&D zullen we dit meenemen bij de relevante aspecten.
De5		In een afzonderlijke paragraaf is per variant te beoordelen in hoeverre deze variant toekomstvaste waarde heeft (‘robuustheid’)	Dit wordt meegenomen bij “overige aspecten”, Notitie R&D par 5.11.
De6		Voor wat betreft de tracédelen langs de A1 van variant 1 en 2 dient een relatie te worden gelegd met het MIRT project verbreding A1 tussen Deventer Oost en knooppunt Azelo.	Dank, dit zullen we meenemen in de m.e.r.-studie.

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
De7	2.3	<p>Opmerkingen naar aanleiding van paragraaf 2.3 ‘Vervoerprognose’: de toets en eventuele aanpassing van treinaantallen zoals bedoeld in onderstaande passage dient niet alleen voor het jaar 2030 te worden uitgevoerd, maar idem voor het jaar 2020 (zowel voor de situatie met en zonder PHS).</p> <p><i>‘Van deze treinaantallen zal eerst nog getoetst worden (zowel in de situatie met als zonder PHS) of en in welke mate deze passen op de spoorinfrastructuur die geschikt gemaakt wordt voor de treinaantallen van 2020. Het is dus mogelijk dat de uiteindelijke treinaantallen rond 2030, waarmee in het MER gerekend wordt, lager zijn dan volgens de prognoses verwacht wordt, omdat wellicht de capaciteit van de infrastructuur een beperking vormt.’ (p.10)</i></p>	<p>Misverstand.</p> <p>1) De PHS Voorkeursbeslissing strekt ertoe dat de infrastructuur (inclusief de benodigde omgevingsmaatregelen) geschikt wordt gemaakt voor de rond 2020 verwachte treinaantallen; de geciteerde toetsing is derhalve niet aan de orde, want de infra wordt juist geschikt gemaakt voor deze treinaantallen.</p> <p>2) Omdat de omgevingsmaatregelen van nieuwe infra gedimensioneerd moeten worden op de verwachte omstandigheden een aantal jaren na ingebruikneming van die infrastructuur wordt voor het dimensioneren van de omgevingsmaatregelen een prognose voor rond 2030 gehanteerd.</p> <p>3) Echter, ingeval die prognose voor 2030 een hoeveelheid treinverkeer te zien geeft die binnen de fysieke begrenzings van de infrastructuur van 2020 niet afgewikkeld kan worden, wordt ook voor de omgevingsmaatregelen gerekend met lagere treinaantallen. Het heeft immers geen zin om de omgevingsmaatregelen te dimensioneren op treinaantallen die zonder nadere infamaatregelen niet kunnen rijden. Om te bepalen of deze situatie kan optreden, wordt de genoemde toets uitgevoerd.</p>
De8	5.2 geluid	<p>In het toetsingskader wordt uitgegaan van de nieuwe geluidwetgeving (SWUNG). Zolang deze geluidwetgeving echter niet is vastgesteld, dient vooralsnog eveneens te worden uitgegaan van de vigerende geluidwetgeving.</p>	<p>De SWUNG-wetgeving is unaniem goedgekeurd door de Tweede Kamer, en vaststelling door de Eerste kamer wordt verwacht. In de m.e.r.-studie wordt daarom gewerkt met de aanname dat de wet tijdig vigeert. Als dat onverhoopt niet gebeurt zal alsnog nader onderzoek plaatsvinden.</p>
De9	5.3 ext. veiligheid	<p>Onder paragraaf 3.1 wordt vermeld dat het studiegebied zich uitstrekt tot de redelijkerwijs te verwachten milieueffecten. Op gebied van externe veiligheid wordt gebruik gemaakt van de standaard rekenmodellen voor doorgaand spoorvervoer van gevaarlijke stoffen. Het onderzoeksgebied van de modellen is echter kleiner dan de effectgebieden van bijvoorbeeld lekkage van toxisch gas. Het studiegebied wordt daarmee kleiner dan vermeld in paragraaf 3.1.</p>	<p>We zullen in de volgende versie van de Notitie R&D opnemen “dat het studiegebied zich uitstrekt tot de redelijkerwijs te verwachten milieueffecten, dan wel tot het onderzoeksgebied dat in de betreffende rekenmodellen wordt gehanteerd.”.</p>

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
De10		<p>De te onderzoeken variant 3, kopmaken te Deventer kan aanpassingen inhouden voor sporen op of aansluitend aan het emplacement of aanpassingen bij de doorgaande sporen. Hieromtrent zijn de volgende aandachtspunten van belang:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Onder paragraaf 5.3 (Externe Veiligheid) wordt uitsluitend gesproken van het Basisnet spoor als toetsingskader. Voor het kopmaken van gevaarlijke stoffen op het emplacement geldt echter de Omgevingsvergunning activiteit milieu van dit emplacement als toetsingskader. Dat geldt ook voor de eventueel aan te leggen sporen die het emplacement zouden vergroten. Daarnaast geldt nog dat voor een extra spoor buiten het emplacement waarop kopgemaakt gaat worden, moet worden beschouwd of hiervoor ook een Omgevingsvergunning activiteit milieu aangevraagd moet worden. 2. Beide toetsingskaders werken met verschillende risicoberekeningmodellen. Voor de doorgaande sporen waarvoor het Basisnet spoor als toetsingskader geldt, wordt gebruik gemaakt van het Rekenprogramma RBM II. Voor het kopmaken op het (uitgebreide) emplacement geldt SAFETI-NL als rekenprogramma waarbij getoetst wordt aan de normstelling in het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de omgevingsvergunning. 3. Op dit moment geldt nog de Omgevingsvergunning van 14 januari 1997. Momenteel vindt vooroverleg plaats over een nieuwe revisievergunning. 	<p>ad 1 en 2). We zullen in de volgende versie van de Notitie R&D in par 5.3 opnemen dat bij de berekeningen voor de variant “kopmaken Deventer” ook de voor een emplacements situatie gebruikelijke berekeningen en toetsingen zullen worden uitgevoerd.</p> <p>ad 3) Is bekend; we zullen in de m.e.r.-studie de actuele situatie in kaart brengen.</p>
De11		<p>Voor alle varianten op Deventer grondgebied geldt dat tevens getoetst moet worden aan het externe veiligheidsbeleid van Deventer. Vigerend is de Omgevingsvisie Externe Veiligheid, vastgesteld in de gemeenteraad in juli 2007. Na definitieve vaststelling van het Basisnet spoor zal dit beleid worden herzien.</p>	<p>We zullen in de volgende versie van de Notitie R&D opnemen dat “in formele zin toetsing aan het EV-beleid van Deventer niet aan de orde is, maar dat we die toetsing in de m.e.r.-studie toch zullen meenemen, graag met medewerking van de gemeente Deventer.”</p>
De12		<p>De provincie Overijssel heeft in 2010 een Structuurvisie Externe Veiligheid vastgesteld met mogelijk consequenties voor de MER studie.</p>	<p>Wordt beschouwd en meegenomen in de m.e.r.-studie.</p>

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
De13		Indien nieuwe infrastructuur in bestemmingsplannen moet worden vastgelegd is de regionale brandweer adviseur op het gebied van externe veiligheid. Hierop vooruitlopend zou het oordeel van de brandweer ook dienen mee te wegen in de MER.	Inderdaad, dat is al standaard gebruik. we zullen in de volgende versie van de Notitie R&D opnemen dat de betrokken Veiligheidsregio's worden betrokken bij de relevante delen van de m.e.r.-studie, met name het aspect externe veiligheid, maar ook bv barrièrewerking (zie CO3).
De14	H5.6 Ecologie	Er staat niet expliciet genoeg dat er getoetst zal worden aan de doelstellingen voor het gebied dat als Ecologische Hoofdstructuur (inclusief de Ecologische Verbindingszone Dortherbeek én de faunapassage tussen de Oexerhof en de Bannink) door de provincie Overijssel is aangewezen.	Dat zullen we in de volgende versie van de Notitie R&D opnemen.
De15		De hierboven genoemde faunapassage (knelpunt Bathmen) is aangewezen in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO 2005-2018) en richt zich op de versnipperende invloed van de rijksinfrastructuur op het duurzaam functioneren van de ecologie in Nederland. Het Rijk heeft zich in de tussentijd uitgesproken om daar geen gelden meer voor ter beschikking te stellen. In het provinciale beleid staat de faunapassage echter nog steeds op de kaart. Er zal daarom veel aandacht moeten zijn van het effect van de aanleg van de één of andere spoorboog op het realiseren van deze faunapassage.	Dank, deze info nemen we mee in de m.e.r.-studie. Dat zullen we opschrijven in de volgende versie van de notitie R&D.
De16		Er zal extra aandacht moeten zijn voor het functioneren van de Dortherbeek (o.a. voor vissoorten) als Ecologische Verbindingszone.	idem als bij De15
De17		Er zal extra aandacht moeten zijn voor de effecten van de aanleg van één der spoorbogen op belangrijke soorten in het studiegebied (o.a. Gulden sleutelbloem, Das, Boomarter, Ringslang, Kamsalamander, Rugstreppad).	idem als bij De 15
De18		In de paragraaf valt te lezen dat er alleen veldbezoeken worden gebracht indien locatie specifieke omstandigheden dat vereisen en dat men er kennelijk van uitgaat dat bestaande inventarisatiegegevens voldoende zijn. Dit ligt echter niet voor de hand. De bestaande gegevens, zo die er al zijn, zijn vaak globaal. Veldbezoeken, per relevante soortgroep in het juiste seizoen uitgevoerd, zijn essentieel om een juist inzicht in de bestaande gegevens en de in lokale ecologische omstandigheden te (kunnen) krijgen.	idem als bij De 15.
De19	H5.7 Water	Er wordt aandacht gevraagd om in de uiteindelijke tekeningen duidelijk aan te geven hoe de lange boog en de lange lange boog bij Deventer gesitueerd zijn ten opzicht van de Schipbeek en de dijkringen 53 en 52.	Dat komt aan de orde in het kader van de ontwerpwerkzaamheden in de beginfase van de m.e.r.-studie.
De20		Waterveiligheid: Expliciete aandacht wordt gevraagd voor de gevolgen voor de primaire en de regionale waterkeringen, kruising van A1 (onderdeel dijkring 51) en Schipbeek.	Dat nemen we op in de volgende versie van de Notitie R&D.

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
De21		Waterbergingsgebieden: Zowel lange boog als lange lange boog bij Deventer zijn gepland in primaire waterbergingsgebieden volgens Omgevingsvisie Overijssel. Dit zijn gebieden waar waterberging leidend is en overige functies slechts worden toegestaan indien zij de waterbergingscapaciteit niet schaden.	Dat is een ontwerprandvoorwaarde; die zullen we opnemen in de volgende versie van de notitie R&D.
De22		Waterkwaliteit (Kaderrichtlijn Water, KRW): De Dortherbeek en Schipbeek zijn waterlichamen met KRW doelstellingen. Het parallel lopen van een goederenspoor aan de Schipbeek kan conflicteren met deze doelstellingen.	Dat komt aan de orde tijdens de m.e.r.-studie
De23	H5.8 Archeologie	Gemeente Deventer voert een actief beleid rond archeologie, mede ingegeven door de bijzondere archeologische waarden in en rondom de historische stad Deventer. Bijzondere waarden in het buitengebied, voor zover relevant voor de mer-varianten, zijn gelegen rond de Overijsselse Landweer, de Kijk in de Beek (versterking) en de diverse historische boerderijen en hun buffers waarin oudere voorgangers worden verwacht. Alle mer-varianten over het grondgebied van de gemeente (variant 1,2 en 3) voeren door gebieden met hoge archeologische verwachtingswaarde.	Dank, deze info nemen we mee in de m.e.r.-studie
De25		Om deze reden dient in de uitwerking van de mer, advies te worden ingewonnen bij de stadsarcheoloog (dhr. Vermeulen, 0570-694247). Eveneens dient toetsing plaats te vinden via de recent geactualiseerde, gemeentelijke Erfgoedverordening (sep. 2010) en de daarin gerefereerde, gemeentelijke verwachtingskaart.	Dank, deze info nemen we mee in de m.e.r.-studie
De26	H5.9 Bodem	Bij de wijze van onderzoek (1e alinea) is het voor wat betreft de bestaande gegevens en informatiebronnen wenselijk aan te sluiten bij de NVN 5725. Dit is de norm voor vooronderzoek;	Dit zullen we opnemen in de volgende versie van de Notitie R&D.
De27		Bij de 2e fase is aangegeven dat er een nader onderzoek plaatsvindt. Aanbevolen wordt dat er eerst een verkennend bodemonderzoek wordt uitgevoerd volgens de NEN5740 en indien op basis van deze resultaten nader onderzoek noodzakelijk is, dit eveneens geschiedt conform de van toepassing zijnde NEN-normen.	Dank, deze suggestie zullen we onderzoeken en eventueel opnemen in de volgende versie van de notitie R&D.
De28	H5.10 Natuur en landschap	In een Mer worden de effecten op de LNC waarden in beeld gebracht. LNC staat voor Landschap, natuur en Cultuurhistorie. Archeologie is dan apart genomen of als onderdeel van de Cultuurhistorie. In deze notitie is dit niet helder. Bij 5.10 is de titel 'landschap en natuur'. Natuur zou bij 5.6 ondergebracht moeten worden in een paragraaf 'Ecologie en natuur'. 5.10 zou een dan 'Landschap en Cultuurhistorie' zijn. De aandachtspunten hieronder richten zich dan ook op het aspect 'landschap en cultuurhistorie'.	Dank, deze suggestie onderzoeken we.

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
De29		Er dient zowel aandacht voor visueel ruimtelijke aspecten (beleving van de ingreep en het effect op het landschapsbeeld), als voor de aanwezige (cultuurhistorische) landschapsstructuren, patronen en – elementen. Kenmerkende structuren zijn daarbij bijvoorbeeld het microreliëf (enken/essen en laagten), landgoederen, kavelstructuren, beplantingselementen etc.	De genoemde aspecten komen aan de orde bij het nieuwe aspect “barrièrewerking”(zie CO3) en bij het aspect LNC (par 5.10)
De30		Er wordt gesproken over bureauonderzoek; welke gegevens worden hiervoor gebruikt? In het gebied van variant 1 en 2 liggen enken, landgoederen en historische boerderijen welke door de varianten doorsneden gaan worden. De gemeente Deventer heeft recent de cultuurhistorische waarden geïnventariseerd in de rapportages ‘Het historisch landschap, sporen van het verleden’ (Inventarisatie cultuurhistorische waarden in het landschap, 2009) en ‘Deventer Landgoederen, cultuurhistorische betekenis’ (Inventarisatie landgoederen, 2011). Beide rapportages dienen beschouwd te worden in de beoordeling van de impact van varianten op landschap en cultuurhistorie.	Dank, deze info nemen we mee in de m.e.r.-studie.
De31		Deventer heeft in haar Landschapsontwikkelingsplan (LOP), net als de provincie in haar Omgevingsvisie veel aandacht voor de aanwezige landschappelijke- en cultuurhistorische waarden. De focus ligt op behoud en ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit. De stadsrandgebieden hebben in het ruimtelijk beleid bijzondere aandacht aangezien ze voor bewoners de schakel vormen tussen de stad en het buitengebied. De gemeente is momenteel bezig met het opstellen van een Masterplan voor de Schipbeek, als onderdeel van een totaalvisie voor de stadsrand. De realisatie van variant 1 doorsnijdt deze stadsrand zone, levert een nieuwe barrière op voor de recreant en heeft effect op de aanwezige landschapswaarden (landgoederen, enken).	idem als bij De 30
De32		Variant 1 en 2 doorsnijdt bovengenoemde Schipbeek. De Schipbeek maakt onderdeel uit van de Overijsselse landweer. Momenteel voert de gemeente Deventer een inventarisatie uit naar deze landweer met de bedoeling delen van de landweer te herstellen en duurzaam te gaan beheren.	idem als bij De 30

volg nr. (1)	plaats in document (2)	commentaar (3)	reactie/advies opsteller (4)
De33		In de effectbeoordeling dient aandacht te zijn voor de (visueel) ruimtelijke effecten van bijvoorbeeld een nieuwe kruising van het spoor met de A1. Verschillende varianten zijn wellicht denkbaar; onder de A1 door of over de A1. Daarnaast moet de Schipbeek ook gekruist worden. Afhankelijk van de keuze zijn er verschillende effecten te verwachten in ruimtebeslag en effecten op de LNC waarden.	De visuele effecten worden meegenomen n bij het nieuwe aspect "Barrierewerking" (zie CO3), de andere genoemde effecten bij het aspect LNC.
De34		De beleving van het omliggende landschap is in de agenda A1 zone en Toekomstbeeld A1-zone aandacht voor de beleving van het omliggende landschap. Wat zijn de effecten van de realisatie van de goederenboog voor de beleving van het landschap (dal van de Schipbeek, Sallands landschap van enken, laagten en het besloten karakter door de aanwezigheid van landgoederen en landschapselementen) voor de snelweggebruiker?	Deze effecten zullen worden meegenomen bij het aspect LNC (par 5.10).
De35		De hoogteligging van het spoor is van groot belang voor de beleving van de ingreep. In het stuk is nu onduidelijk waarvoor gekozen wordt.	Die keus is ook nog niet gemaakt, dat geschiedt pas in de fase van het ontwerpen. Dit zullen we in de volgende versie van de notitie R&D opschrijven.
De36		In de paragraaf over wijze van onderzoek Mer 2e fase wordt aandacht besteed aan doorsnijdingen van recreatieve verbindingen. Dit aspect dient echter eveneens te worden meegenomen in de mer 1e fase, mogelijk binnen een aparte paragraaf ruimtelijke effecten (zie p.1 onder 'algemeen').	Mee eens. In de volgende versie van de notitie R&D schrijven we ook bij de 1 ^e fase MER op dat we aandacht besteden aan het doorsnijden van recreatieve verbindingen.

Bijlage
bij vraag 1

- **Hengelo**
Bij het gebruik van de bestaande baan moeten goederentreinen vanuit Deventer richting Oldenzaal-grens de lijn Enschede - Almelo gelijkvloers kruisen. Deze gelijkvloerse kruising heeft in de huidige uitvoering te weinig capaciteit om de verwachte hoeveelheid treinen te vervoeren.

Tabel 2.2 **Gevraagde capaciteit (in 2015) versus beschikbare capaciteit (in 1998) op de bestaande baan**

	Gevraagde capaciteit ¹⁾ (in treinen per etmaal in twee richtingen in 2015)	Huidige beschikbare capaciteit bestaande baan zonder maatregelen (in treinen per etmaal in twee richtingen in 1998)			totaal	Tekort (in treinen per etmaal in twee richtingen in 2015)
		overdag (technische capaciteit is maatgevend)	avond (akoestische capaciteit is maatgevend)	nacht (akoestische capaciteit is maatgevend)		
Aansluiting Betuweroute - Deventer	114	1 trein per uur per richting = 24	0,3 treinen per uur per richting = 2,4	0,2 treinen per uur per richting = 3,2	30	80
Deventer - Hengelo	99	2 treinen per uur per richting = 48	1,0 treinen per uur per richting = 8	0,2 treinen per uur per richting = 3,2	60	36
Hengelo - Oldenzaal-grens	83	2 treinen per uur per richting = 48	1,1 treinen per uur per richting = 9	0,1 per uur per richting = 1,6	59	24

¹⁾ verdeling over dag (7.00 - 19.00 uur), avond (19.00 - 23.00 uur), nacht (23.00 - 7.00 uur): ca. 45%, 25%, 30%

- **Hengelo**
Bij het gebruik van de bestaande baan moeten goederentreinen vanuit Deventer richting Oldenzaal-grens de lijn Enschede - Almelo gelijkvloers kruisen. Deze gelijkvloerse kruising heeft in de huidige uitvoering te weinig capaciteit om de verwachte hoeveelheid treinen te vervoeren.