

**ProRail**

## **Programma Hoogfrequent spoorvervoer Goederenroute Oost-Nederland**

**Benodigde procedures en tijd tot en met realisatie van een Noordtak**

**4 november 2014**

**Kenmerk: P933569**

## Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Afbakening en uitgangspunten	5
3. Beschrijving benodigde procedure stappen	6
3.1 Inleiding	6
3.2 De Routevariant via Kopmaken te Deventer	6
3.3 De Routevariant via een Noordtak	7
4. Globale planning vervolprocedures tot en met realisatie PHS-GON	10
4.1 Vervolprocedure PHS GON voor de Routevariant via Kopmaken te Deventer	10
4.2 Vervolprocedure PHS GON inclusief een Routevariant via een Noordtak	11
4.3 Referentieprojecten	12
5. Planning en procedure risico's	13
5.1 Routevariant via Kopmaken te Deventer	13
5.2 Routevariant via een Noordtak	14
Bijlage 1: Planning Routevariant via Kopmaken te Deventer	16
Bijlage 2: Planning Routevariant via een Noordtak	17

## 1. Inleiding

Op basis van de verkenningsfase van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer heeft het Kabinet op 4 juni 2010 een Voorkeursbeslissing genomen<sup>1</sup> over de gewenste frequentieverhogingen voor het reizigersverkeer in de brede Randstad en over een toekomstvastere routing van het goederenverkeer. De Voorkeursbeslissing van het Kabinet is in oktober 2010 in de Tweede Kamer behandeld.

Voor wat betreft het goederenvervoer is het de bedoeling dat goederentreinen in de toekomst zoveel mogelijk via de Betuweroute rijden. Vanaf de Betuweroute gaan verreweg de meeste treinen via Zevenaar naar Duitsland. Dat is de meest logische route voor bestemmingen in het Roergebied, Zuid-Duitsland, Italië en verder. De route Zevenaar – Emmerich – Oberhausen wordt in de periode 2015-2022 uitgebreid tot 3 sporen. Een deel van de goederentreinen neemt de grensovergang bij Venlo, een ander deel steekt bij Oldenzaal de grens over. De route door Oost-Nederland is de meest logische route naar Noord-Duitsland, Scandinavië en Oost-Europa en loopt via de grensovergang Oldenzaal – Bad Bentheim. Daarmee wordt ook het drukke Roergebied vermeden.

Om te komen tot een beslissing over de PHS Goederenroute Oost-Nederland (PHS-GON) is in 2011 een (wettelijke) procedure gestart volgens de Tracéwet, inclusief onderzoek naar de milieueffecten in een m.e.r.-rapportage.

Het MER 1<sup>e</sup> fase is in mei 2013 bekendgemaakt, de aanvulling op het MER 1<sup>e</sup> fase is in december 2013 bekendgemaakt. Het MER 1<sup>e</sup> fase inclusief de Aanvulling vormden mede de basis voor de beslissingen van de staatssecretaris op 16 juni 2014.

### Beslissingen staatssecretaris

In de brief van de staatssecretaris van 17 juni 2014 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 32 404, nr. 74) over de PHS-besluiten geeft de staatssecretaris van IenM aan dat zij enerzijds besloten heeft dat de voorkeursvariant voor de Goederenroute Oost-Nederland is: de route via Kopmaken te Deventer. Voorts heeft zij besloten om de m.e.r.-procedure voor PHS-GON tot in ieder geval 2020 op te schorten, omdat de actuele ontwikkeling en de prognose van het goederenvervoer lager uitvalt dan op basis van het hoogste scenario was verondersteld.

In de bestuurlijke adviezen van de regionale overheden in Oost-Nederland was, op basis van een quick scan door Havenbedrijf Rotterdam en de provincies Gelderland en Overijssel, de wens geuit om alsnog een alternatief tracé te onderzoeken, via een aparte goederenspoorlijn door de Achterhoek. Dit tracé wordt de Noordtak (van de Betuweroute) genoemd. De Noordtak maakte echter geen deel uit van de reikwijdte van de gevolgde procedure.

In de brief van 17 juni 2014 aan de Tweede Kamer concludeert de staatssecretaris van IenM met betrekking tot de Noordtak als volgt (citaat):

*“Nu ik heb gekozen voor het wachten [tot in ieder geval 2020] met de start van de vervolgstap voor de routing van het goederenvervoer door Oost-Nederland, in afwachting van de ontwikkeling van het goederenvervoer, is er wel ruimte om af te spreken dat wanneer de vervolgstap aan de orde is er ook een afweging wordt gemaakt om opnieuw onderzoek te doen naar de Noordtak. Dit is aan de orde indien er [zich] een substantiële groei van het goederenvervoer via Oost-Nederland voordoet en de Noordtak te zijner tijd als een reëel alternatief wordt beschouwd. Ik waardeer de ambitie die de beide provincies en het Havenbedrijf hebben getoond met hun quick scan. Ik deel met hen het belang dat wordt gehecht aan een goede ontsluiting van de havens met minimale negatieve effecten op de leefomgeving van omwonenden. Op basis van de voorliggende informatie kan ik niet anders dan concluderen dat er op dit moment geen reden is om een studie te starten naar een Noordtak. Om deze ambitie op de agenda te houden zal ik bij het weer opstarten van de vervolgfase van de routing door Oost Nederland ook een serieuze afweging maken om een studie te laten doen naar de Noordtak.”*

### Motie Tweede Kamer

Naar aanleiding van de beslissing van de staatssecretaris van IenM is in de Tweede Kamer op 14 juli 2014 een motie aangenomen (Kamerstuk 33 750 A, nr. 90). De tekst van de motie luidt:

“verzoekt de regering,

- A. naast het monitoren op groei van het spoorgoederenvervoer,

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 32 404, nr. 1 d.d. 4 juni 2010

## ProRail

- B. tevens het economisch perspectief van de havens, de spoorgoederenvervoerders voor Nederland mee te wegen door een tijdige realisatie van voldoende spoorcapaciteit naar het Europese achterland, en
- C. dit najaar te onderzoeken in samenwerking met provincies Overijssel en Gelderland en het Havenbedrijf Rotterdam wat de uiteindelijke kosten zijn van een eventuele spoorlijn voor goederenvervoer langs de N18,
- D. **welke procedures gevolgd moeten worden en welk tijdsbestek nodig is voor besluitvormingsprocedures en realisatie.”**

Het ministerie van IenM heeft, mede namens de provincies Overijssel en Gelderland en het Havenbedrijf Rotterdam, opdracht aan ProRail gegeven punt D in kaart te brengen. Dit rapport is de uitwerking daarvan.

### Leeswijzer

In deze rapportage wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de aanpak en afbakening van de vraagstelling.

In hoofdstuk 3 is een nadere uitwerking gegeven van de procedurestappen voor de realisatie van de Routevariant via Kopmaken te Deventer en van de Routevariant via een nieuwe Noordtak.

In hoofdstuk 4 is de planning van beide Routevarianten uitgewerkt.

In hoofdstuk 5 is tot slot een overzicht gegeven van de plannings- en procedurerisico's.

## 2. Afbakening en uitgangspunten

Het ministerie van IenM heeft aan ProRail opdracht gegeven de vraag in punt D van de motie te beantwoorden. Om met de beantwoording zo dicht mogelijk bij vraagstelling van de motie te blijven is het noodzakelijk om vooraf de kaders aan te geven. De kaders zijn in beeld gebracht door enerzijds een afbakening te geven van de vraagstelling en anderzijds de uitgangspunten te benoemen die zijn gehanteerd.

### Afbakening

- Deze rapportage beperkt zich tot de ruimtelijke besluitvormingsprocedures die volgen uit de Wet op de ruimtelijke ordening en de Tracéwet, zoals die thans (2014) gelden.
- In deze rapportage is de bouwfase (realisatie) van het werk niet in detail uitgewerkt maar op hoofdlijnen.
- De benodigde procedures zijn beschreven vanuit vigerende regelgeving. Deze regelgeving gaat voor een groot deel veranderen met het van kracht worden van de Omgevingswet (beoogde inwerkingtreding 2018, Kamerstuk 33 118, nr. 8 d.d. 28-10-2013). Deze komende veranderingen zijn niet beschouwd.
- Naast de procedures die van toepassing zijn bij een voorgenomen realisatie van de Routevariant Noordtak, wordt ook de procedure beschreven die aan de orde is in het geval de Routevariant Noordtak in 2020 geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief blijkt te zijn.
- Uitgangspunten en beschikbare informatie in 2020, zoals het MER 1<sup>e</sup> fase (+ Aanvulling) van PHS-GON.

### Uitgangspunten

Uitgangspunt voor de rapportage is de besluitvorming over PHS-GON van 17 juni 2014, te weten:

- in 2020 overweegt de staatssecretaris van IenM, met name op basis van actuele prognoses van het spoorgoederenvervoer, om de opgeschorte m.e.r.-procedure voor PHS-GON al dan niet te hervatten;
- indien de staatssecretaris van IenM in 2020 besluit om het onderzoek te hervatten, wordt daarbij tevens een afweging gemaakt om al dan niet een nieuwe goederenspoorlijn in de vorm van de routevariant via een Noordtak mee te nemen in de vervolgstudie.

Om in 2020 de procedure te kunnen hervatten is het noodzakelijk dat er op basis van de dan geldende prognoses aanleiding is om een route geschikt te maken voor de dan te verwachten hoeveelheid goederentreinen.

Afhankelijk van de inzichten die in 2020 bestaan ten aanzien van de groei van het goederenvervoer per spoor, worden op dit moment twee mogelijke vervolgsценario's voorzien vanaf 2020, namelijk:

#### 1. Het verder uitwerken van de Routevariant via Kopmaken te Deventer exclusief de Routevariant via een Noordtak

Deze mogelijkheid betreft het hervatten van het opgeschorte m.e.r.-onderzoek. Hiervoor moet een MER 2<sup>e</sup> fase worden opgesteld voor het bestaande spoor van Elst/ aansluiting Betuweroute via Arnhem – Zutphen – kopmaken te Deventer – Almelo - Hengelo – Oldenzaal/grens. Dit in combinatie met het opstellen van een Tracébesluit (OTB/TB).

#### 2. Verder uitwerken van de Routevariant via Kopmaken te Deventer waarbij ook de Routevariant via een Noordtak als reëel te beschouwen alternatief wordt meegenomen.

In dit scenario moet een geheel nieuw m.e.r.-onderzoek gedaan worden, startend met een nieuwe Notitie Reikwijdte en Detailniveau en een planMER, en daarna een NR&D en een projectMER, met als alternatieven:

- 1) gebruik maken van bestaand spoor Elst – Oldenzaal/grens (conform 1 Routevariant via kopmaken te Deventer) en
- 2) een Noordtak tracé vanaf Elst tot Zevenaar via de bestaande Betuweroute, vervolgens via het tracé Quick Scan Noordtak door de Achterhoek naar Twente, en tenslotte Hengelo - Oldenzaal/grens via bestaand spoor.

## 3. Beschrijving benodigde procedurestappen

### 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de benodigde procedurestappen voor het realiseren van de PHS Goederenroute Oost-Nederland ingeval in 2020 besloten wordt om:

- 1) Uitsluitend de Routevariant via Kopmaken te Deventer verder uit te werken in het vervolgproces.
- 2) Ook de Routevariant via de Noordtak mee te nemen bij het verder uitwerken in het vervolgproces.

### 3.2 De Routevariant via Kopmaken te Deventer

Indien besloten wordt om een goederenroute zonder een Noordtak-variant uit te werken in het vervolgproces, betekent dit dat de bestaande procedure verder wordt vervolgd en het MER 2<sup>e</sup> fase zal worden opgesteld voor het bestaande spoor van Elst/ aansluiting Betuweroute via Arnhem – Zutphen – Deventer – Almelo - Hengelo – Oldenzaal/grens. Daarin is dan de keuze van de staatssecretaris voor de Routevariant via Kopmaken te Deventer verwerkt. Dit zal vervolgens resulteren in een (ontwerp-) Tracébesluit.

De **Startbeslissing** in het kader van de Tracéwet ten behoeve van PHS GON is op 9 december 2011 afgegeven (nr. IenM/BSK-2011/161472). Deze startbeslissing blijft van kracht.

De **Notitie Reikwijdte en Detailniveau** (NRD) voor de bestaande procedure is reeds vastgesteld op 13 juli 2012 (nr. IenM/BSK-2012/132204).

De wet- en regelgeving staat intussen niet stil, er zullen technische ontwikkelingen zijn en nieuwe/andere onderzoeksmethodieken. De NRD uit 2012 is zodoende naar verwachting in 2020 niet meer geheel actueel en zal (op punten) moeten worden geactualiseerd. Een geheel nieuwe NRD uitbrengen is, in beginsel, niet noodzakelijk.

De procedure voor de Routevariant via Kopmaken te Deventer kent de volgende stappen:

1. Actualisatie van de huidige Notitie Reikwijdte en Detailniveau
2. Opstellen MER 2<sup>e</sup> fase en opstellen Ontwerp Tracébesluit (OTB)
3. MER en OTB gaan ter visie / wettelijke inspraak gedurende 6 weken
4. Opstellen van het Tracébesluit
5. Vaststellen Tracébesluit door de staatssecretaris
6. Tracébesluit ter inzage / beroepstermijn van 6 weken
7. Afhandeling beroepen door de Raad van State
8. Start realisatie

De planning van deze procedure is opgenomen in Hoofdstuk 4.

## 3.3 De Routevariant via een Noordtak

Indien besloten wordt om de Routevariant via een Noordtak mee te nemen in het vervolgproces betekent dit dat de bestaande procedure niet kan worden vervolgd en een nieuwe procedure moet worden doorlopen op basis van de Tracéwet. Op grond van de vigerende Tracéwet bestaat deze uit twee stappen:

1. het opstellen van een Structuurvisie, ondersteund door een planMER, gevolgd door;
2. de uitwerking van het gekozen alternatief in een Tracébesluit ondersteund door een projectMER.

De eerste stap met een Structuurvisie is wettelijk verplicht op grond van artikel 2 lid 4 van de Tracéwet (zie hieronder). Aangezien een Noordtak een “nieuw aan te leggen landelijke spoorweg” betreft, volgt hieruit dat een structuurvisie moet worden opgesteld. Voor deze nieuwe procedure moet een nieuwe startbeslissing worden opgesteld, deze moet worden gepubliceerd in de Staatscourant. Op de startbeslissing is geen inspraak mogelijk.

### Artikel 2 Startbeslissing en verkenning

1. De beslissing om een verkenning uit te voeren naar een mogelijk bestaand of toekomstig probleem op of door het ontbreken van een hoofdweg, een landelijke spoorweg of een hoofdvaarweg wordt genomen door Onze Minister.
2. Bij de voorbereiding van de startbeslissing betreft Onze Minister de betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg.
3. De startbeslissing bevat ten minste:
  - a. een omschrijving van het gebied waarop de verkenning is gericht;
  - b. een beschrijving van de aard van het te verkennen probleem en die van de ruimtelijk relevante ontwikkelingen in het gebied;
  - c. de wijze waarop burgers, maatschappelijke organisaties, betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg worden betrokken bij de verkenning;
  - d. de termijn waarbinnen en de wijze waarop de verkenning zal worden uitgevoerd.
4. De startbeslissing kan tevens inhouden dat ter voorbereiding van de besluitvorming op grond van hoofdstuk III een structuurvisie als bedoeld in artikel 2.3, tweede lid, van de Wet ruimtelijke ordening wordt vastgesteld. Een structuurvisie wordt in ieder geval vastgesteld indien Onze Staatssecretaris voornemens is ter oplossing van het eerste lid bedoelde probleem de aanleg van een hoofdweg, landelijke spoorweg of hoofdvaarweg of de wijziging van een hoofdweg of een landelijke spoorweg met meer dan twee rijstroken onderscheidenlijk meer dan twee doorgaande sporen in overweging te nemen.
5. Onze Minister geeft kennis van de startbeslissing door middel van plaatsing in de Staatscourant. Volstaan kan worden met de vermelding van de zakelijke inhoud.
6. Onze Minister zendt de startbeslissing tevens aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg.

Tracéwet (geldend op 2-10-2014)

### A. Opstellen Structuurvisie en PlanMER (Tracéwet: Hoofdstuk II Startbeslissing en verkenning)

De Structuurvisie is m.e.r.-plichtig op grond van bijlage C2 van het Besluit milieueffectrapportage. De planMER, die bij de Structuurvisie hoort, bevat een beschrijving van de milieugevolgen van de te beschouwen alternatieven en de benodigde maatregelen. De planMER wordt voorafgegaan door een Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

In de op te stellen planMER en (Ontwerp-)Structuurvisie worden meerdere alternatieven meegenomen en vergeleken, namelijk;

1. De Routevariant Elst - Oldenzaal via bestaand spoor met Kopmaken te Deventer.
2. De Routevariant Elst - Oldenzaal via de een nieuwe goederenspoorlijn; de Noordtak.
3. Eventuele andere routevarianten die mogelijk uit de inspraak op de NRD volgen.

Mede op basis van de informatie uit de planMER stelt de minister een Ontwerp-Structuurvisie op, waarin de voorkeur wordt aangegeven voor een (of geen) van de onderzochte varianten (artikel 4 Tracéwet).

## Artikel 4

1. De structuurvisie, bedoeld in artikel 2, vierde lid, bevat:
  - a. de resultaten van de uitgevoerde verkenning;
  - b. een verantwoording over de wijze waarop burgers, maatschappelijke organisaties, betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg zijn betrokken bij de verkenning en de resultaten daarvan;
  - c. de voorkeur van Onze Minister voor de oplossing van het in artikel 2, eerste lid, bedoelde probleem en de motivering van die voorkeur.
2. In de structuurvisie kan worden aangegeven dat vanwege de samenhang met andere te verwezenlijken ruimtelijke ontwikkelingen voor de verdere besluitvorming over de activiteit, bedoeld in artikel 8, toepassing wordt gegeven aan afdeling 3.1 of 3.5 van de Wet ruimtelijke ordening en hoofdstuk III dientengevolge buiten toepassing blijft.
3. Artikel 2.3, vierde lid, van de Wet ruimtelijke ordening is niet van toepassing.

Tracéwet (geldend op 2-10-2014)

Na afronding van de planMER en de Ontwerp-Structuurvisie worden beide ter inzage gelegd overeenkomstig artikel 6 Tracéwet. Gedurende een termijn van 6 weken kunnen zienswijzen worden ingebracht. Tevens wordt het ontwerp toegezonden aan de Tweede Kamer, de betrokken bestuursorganen en de beheerder van de landelijke spoorweg.

## Artikel 6

1. Onze Minister geeft kennis van het ontwerp van de structuurvisie met overeenkomstige toepassing van artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht. Hij zendt het ontwerp aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, de betrokken bestuursorganen en, voor zover van toepassing, de beheerder van de landelijke spoorweg.
2. De artikelen 3:11, 3:14, 3:15, eerste lid, 3:16 en 3:17 van de Algemene wet bestuursrecht zijn van overeenkomstige toepassing, met dien verstande dat zienswijzen naar voren kunnen worden gebracht door een ieder.

Tracéwet (geldend op 2-10-2014)

Na ontvangst en verwerking van de ingediende zienswijzen zal de definitieve Structuurvisie worden vastgesteld. Tegen de vaststelling van de Structuurvisie staat geen bestuursrechtelijke rechtsbescherming open. Alleen tegen het Tracébesluit en de tracékeuze zoals uitgewerkt in het Tracébesluit kan in beroep worden gegaan (zie hieronder bij B).

De procedure inclusief een Routevariant Noordtak kent de volgende stappen tot vaststellen van de Structuurvisie:

1. Opstellen Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de planMER
2. Inspraak (niet verplicht) op en overleg over ontwerp NRD
3. Opstellen Definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau
4. Opstellen planMER en Ontwerp-Structuurvisie
5. planMER en Ontwerp-Structuurvisie ter visie / inspraak (6 weken)
6. Opstellen definitieve Structuurvisie
7. Vaststellen definitieve Structuurvisie (= keuze voor een alternatief) door minister

## B. Opstellen Tracébesluit (Tracéwet: H III. Tracébesluit)

Nadat de Structuurvisie is vastgesteld, waarmee vaststaat of en welk alternatief verder zal worden uitgewerkt (en welke niet), volgt de procedure die in Hoofdstuk III van de Tracéwet is vastgelegd. Op basis van de Structuurvisie wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt in een projectMER en Ontwerp-Tracébesluit en na inspraak vastgesteld in een Tracébesluit.

In dit rapport wordt de verdere procedure uitgewerkt op basis van de aanname dat in de Structuurvisie de voorkeur wordt uitgesproken voor een Noordtak-alternatief, dat bestaat uit aanleg van tenminste 5 km nieuw spoor. De vervolgpcedure is daarom m.e.r.-plichtig.



## ProRail

Ter ondersteuning van het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt een projectMER gemaakt waarin de milieugevolgen en de benodigde maatregelen van het gekozen alternatief worden uitgewerkt.

Het Ontwerp-Tracébesluit wordt vervolgens vastgesteld door de minister en ter visie gelegd, waarna inspraak mogelijk is. Het Tracébesluit moet uiterlijk twee jaar nadat de Structuurvisie is toegezonden aan de Tweede Kamer worden vastgesteld door de minister (artikel 9 lid 1 Tracéwet).

Op de voorbereiding van een Tracébesluit is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Een ieder kan zienswijzen in brengen tegen het Ontwerp-Tracébesluit. Dit houdt in dat de projectMER en het Ontwerp-Tracébesluit gedurende 6 weken ter inzage liggen en dat er door een ieder zienswijzen kunnen worden ingediend.

Na vaststellen van het Tracébesluit wordt het Tracébesluit ter inzage gelegd en kan door personen/ instanties, die al in een eerdere fase van de procedure een zienswijzen hebben ingediend, beroep worden ingesteld bij de Raad van State.

De procedure ter uitwerking van een gekozen Routevariant via de Noordtak kent de volgende stappen van Structuurvisie tot Tracébesluit:

8. Opstellen Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de projectMER
9. Inspraak (niet verplicht) op en overleg over de ontwerp-NRD
10. Opstellen Definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau
11. Vaststellen definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau door minister
12. Opstellen projectMER en Ontwerp-Tracébesluit
13. Vaststellen Ontwerp-Tracébesluit door de minister
14. projectMER en OTB gaan ter visie / wettelijke inspraak gedurende 6 weken
15. Vaststellen Tracébesluit door de minister
16. Tracébesluit ter inzage / beroepstermijn van 6 weken
17. Afhandeling beroepen door de Raad van State
18. Start realisatie

De planning van deze procedures is opgenomen in Hoofdstuk 4.

## 4. Globale planning vervolgprocedures tot en met realisatie PHS GON

### 4.1 Vervolgprocedure PHS GON voor de Routevariant via Kopmaken te Deventer

De Tracéwet-procedure voor de realisatie van het project PHS GON is door de beslissing van de staatssecretaris van IenM op 16 juni 2014 tijdelijk stopgezet tot in ieder geval 2020. Indien de procedure in 2020 weer wordt opgepakt heeft dat gevolgen voor de planning, de planning is uitgewerkt en opgenomen als **bijlage 1** bij deze rapportage. De verwachting is dat het project in 2020 kan worden opgepakt op het punt waar het in 2014 is stopgezet.

De prognoses van het goederenvervoer over het spoor worden om de 3 jaar geactualiseerd. Indien de rapportage over de prognoses daartoe aanleiding geven kan de staatssecretaris in 2020 besluiten om de procedure te hervatten. De vervolgprocedure om te komen tot een Tracébesluit omvat de gehele route van Elst (aansluiting Betuweroute) tot Oldenzaal-grens.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau uit 2012 is formeel nog steeds geldig, ook voor de vervolgfase om de routevariant via Kopmaken te Deventer te realiseren. Wel wordt verwacht dat de NRD op onderdelen zal moeten worden geactualiseerd. De redenen hiervoor kunnen zijn onder andere de vernieuwde prognoses en nieuwe wet- en regelgeving.

Tijdens de MER 1<sup>e</sup> fase heeft de aanvankelijk voorgenomen bewonersparticipatie geen doorgang gevonden. De reden hiervoor was dat na de val van het kabinet Rutte I, het project PHS GON door de Tweede Kamer als controversieel was bestempeld. In de vervolgprocedure wordt aangenomen dat participatie door omwonenden alsnog wordt gerealiseerd. Voor bewoners langs grote delen van het traject (Elst tot Zutphen, en Hengelo tot Oldenzaal-grens) is deze vervolgfase immers de eerste keer dat er concreet maatregelen worden besproken in hun directe omgeving. Er wordt daarom uitgegaan van participatie in twee rondes:

1. bij de start van de MER 2<sup>e</sup> fase, bij het opstellen van de te onderzoeken inrichtingsvarianten;
2. bij uitwerking van het OTB, bij de concrete vormgeving van de maatregelen (zoals geluidschermen e.d.).

De provinciale en lokale overheden zullen op dezelfde wijze worden betrokken bij het proces als tijdens de MER 1<sup>e</sup> fase. Naast de tracéwetprocedure zullen aanvragen worden opgesteld om de milieuvergunningen voor de emplacementen te Zutphen en Deventer Goederen aan te passen. Het verkrijgen van deze vergunningen vergt veel tijd, om die reden zijn deze opgenomen in de globale planning.

Na het vaststellen en publiceren van het OTB door de staatssecretaris, wordt een wettelijke inspraakprocedure doorlopen, met gelegenheid tot het indienen van zienswijzen op het OTB, het vervolgens vaststellen en ter inzage leggen van een TB, waartegen beroep open staat bij de Raad van State.

De benodigde doorlooptijd voor de realisatiefase is conform eerder afgegeven planningen voor PHS GON. Rekening is gehouden met Europese aanbestedingsprocedure en onteigeningsprocedure. De planning is deterministisch opgesteld, dus op basis van de beste inschatting zonder toevoeging van versnellingskansen en vertragingrisico's.

### **CONCLUSIE:**

**Uitgaande van een herstart van de procedure in 2020 kan de infrastructuur voor de Goederenroute Oost-Nederland via de Routevariant Kopmaken te Deventer dan conform deze planning in gebruik worden genomen in 2029. De doorlooptijd is dus circa 9 jaar.**

## 4.2 Vervolprocedure PHS GON inclusief een Routevariant via een Noordtak

Indien de staatssecretaris in 2020 de beslissing neemt om ook een Routevariant via een Noordtak te betrekken bij de vervolprocedure start de procedure eveneens in 2020, nadat de goederenvervoerprognoses zijn geactualiseerd en vastgesteld. De planning voor de Routevariant via een Noordtak is uitgewerkt in **bijlag 2** bij deze rapportage.

In tegenstelling tot de vervolprocedure waarbij geen Noordtak wordt beschouwd (par 4.1) betreft het nu een volledig nieuwe Tracéwet-procedure, voor een volledig nieuw tracé. Voor dat tracé zijn nog talloze keuzen mogelijk, zoals wel of niet combineren met het tracé van N18-A18, linksom of rechtsom om bepaalde woonkernen, etcetera.

In de Structuurvisie moeten zodoende ook andere “redelijkerwijze in overweging te nemen” alternatieven worden meegenomen; daartoe behoort in ieder geval gebruik van de bestaande spoorlijnen via de Routevariant Kopmaken te Deventer. Verondersteld is dat in de ontwerp NRD voor de planMER (die ter ondersteuning van de Structuurvisie wordt gemaakt) een aantal te onderzoeken tracé-alternatieven zal worden voorgesteld. Na informatieavonden zal aan de betrokken regionale overheden en aan omwonenden de gelegenheid gegeven worden om mee te denken over de te onderzoeken tracé-alternatieven (dit proces is bijvoorbeeld vergelijkbaar met het proces dat is gevolgd bij de aanpassingen in Vught in de PHS-corridor Meteren-Boxtel). Omdat het een nieuwe doorsnijding betreft van een landelijk gebied, wordt verwacht dat er veel alternatieven zullen worden aangedragen. Na bestuurlijke afstemming over de te bestuderen vervoers- en infra-alternatieven, volgt dan de wettelijke inspraakprocedure, advies van de commissie voor de m.e.r. en het opstellen van een Nota van Antwoord. Vervolgens kan NRD voor de planMER definitief worden vastgesteld door de staatssecretaris van IenM.

In de planMER wordt als eerste een globaal technisch ontwerp gemaakt van de te onderzoeken tracé-alternatieven. Daarna worden de milieueffecten van de alternatieven onderzocht. Over de planMER en de ontwerp-Structuurvisie volgt opnieuw afstemming met de regionale overheden, alsmede een wettelijke procedure van inspraak, advies van de commissie voor de m.e.r., en beantwoording. Op grond van deze stukken beslist de staatssecretaris in de definitieve Structuurvisie welk tracé-alternatief de voorkeur heeft.

Na vaststelling van het voorkeursalternatief volgt de fase van projectuitwerking. Hiervoor dient een nieuwe procedure te worden doorlopen. Allereerst moet een nieuwe Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de project MER worden opgesteld. Na het opstellen van een concept NRD volgt een gelegenheid tot participatie door overheden en omwonenden. Wederom moet worden verwacht dat er veel lokale varianten (kleine variaties op het gekozen alternatief) zullen worden voorgesteld. Na bestuurlijke afstemming en inspraak, het advies van de commissie voor de m.e.r. en de Nota van Antwoord, zal de NRD ten behoeven van de project MER worden vastgesteld door de staatssecretaris van IenM.

In de fase van projectuitwerking wordt als eerste een technisch ontwerp gemaakt van het te onderzoeken alternatief en eventuele varianten daarbij. Daarna worden de milieueffecten onderzocht en beschreven in de project MER. Aan omwonenden zal gelegenheid gegeven worden tot participatie bij de vormgeving van de maatregelen. Na bestuurlijke afstemming kan een voorkeursvariant worden vastgesteld door IenM, welke zal worden vastgelegd in het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Na het vaststellen van de projectMER en OTB door IenM volgt een wettelijke procedure van inspraak. Tegen het vervolgens vast te stellen Tracébesluit (TB) staat beroep open bij de Raad van State; bij dat beroep kan ook de tracékeuze zoals is vastgesteld in de Structuurvisie worden meegenomen. Op grond van het vastgestelde TB geeft IenM opdracht aan ProRail tot (het voorbereiden van) de realisatie.

In de realisatiefase wordt rekening gehouden met een Europese aanbestedingsprocedure en een onteigeningsprocedure. De uitvoering (daadwerkelijke aanleg) van het tracé zal naar verwachting circa 4 jaar duren. Daarna wordt nog een periode van circa een half jaar voor testen en proefbedrijf

## **ProRail**

gerekend, omdat verondersteld mag worden dat deze nieuwe spoorlijn (net zoals de Betuweroute) zal worden uitgerust met 25 kV en ERTMS.

Deze planning is deterministisch, dus op basis van de beste inschatting zonder toevoeging van versnellingskansen en vertragingrisico's.

### **CONCLUSIE:**

**Uitgaande van een herstart van de procedure in 2020 kan de infrastructuur voor de Goederenroute Oost-Nederland via een nieuwe Noordtak volgens deze planning in gebruik worden genomen in 2034. De doorlooptijd is dus circa 14 jaar.**

### **4.3 Referentieprojecten**

In de afgelopen decennia zijn er meerdere grote infrastructurele werken uitgevoerd met lange doorlooptijden zoals de Betuweroute en de Hanzelijn. Hiervoor is aangegeven dat de verwachte doorlooptijd voor de realisatie van Routevariant via Kopmaken te Deventer circa 9 jaar bedraagt en de realisatie van de Routevariant via een Noordtak 14 jaar.

Ieder project kent zijn eigen karakteristieken maar ter vergelijking: zowel de Betuweroute als de Hanzelijn zijn met een doorlooptijd van circa 16 jaar gerealiseerd.

Het project Betuweroute is in januari 1991 van start gegaan met de publicatie van een 'startnotitie' en is in juni 2007 in dienst genomen. De doorlooptijd van de Betuweroute komt hiermee op 16 jaar.

Het project Hanzelijn is in november 1996 van start gegaan met de publicatie van een 'startnotitie' en is in december 2012 in dienst genomen. De doorlooptijd van de Hanzelijn komt hiermee eveneens op 16 jaar.

## 5. Planning en procedure: risico's en kansen

### 5.1 Routevariant via Kopmaken te Deventer

Voor de planning van de vervolprocedure voor het MER 2<sup>o</sup> fase, (O)TB en de realisatie van de Routevariant van Elst tot Oldenzaal grens over bestaand spoor via Kopmaken te Deventer is een deterministische planning opgesteld, zie par. 4.1. De genoemde doorlooptijden bevatten echter onzekerheden en risico's, zoals (niet uitputtende opsomming):

Fase	Risico
Nieuwe prognose goederenvervoer	Prognose niet op tijd gereed
	Vertraging besluitvorming n.a.v. nieuwe goederenprognose
Start in 2020	Eerst nog debat in Tweede Kamer nodig
MER 2 <sup>o</sup> fase en (O)TB	De sporen lay-out blijkt alsnog niet optimaal te zijn bepaald, te Deventer of Zutphen
	Veel discussie over inpassingsvarianten met bewoners en bestuurders
	Nieuwe wet- en regelgeving
	Wisseling kabinet / beleid
	Regionale overheden lobbyen succesvol voor extra (bovenwettelijke) maatregelen die ontwerptijd vergen
	Vertraging besluitvorming Ontwerp Tracébesluit
	Raad van State vernietigt (gedeeltelijk) Tracébesluit
	Vertraging afgeven bouwopdracht

Daarnaast zijn er ook kansen, dat de genoemde doorlooptijden niet benodigd zijn. Bijvoorbeeld omdat er snel overeenstemming is over de te bestuderen tracé-varianten.

Fase	Kans
MER 2 <sup>o</sup> fase en (O)TB	Totstandkoming onderzoeken gaat sneller
	Opstellen (O)TB gaat sneller
	Snel overeenstemming over voorkeursvariant
	Milieuvergunning eerder verkregen
Realisatie	Gasunieleiding sneller verleggen
	Uitvoering geschiedt sneller

#### Bandbreedte van de doorlooptijd:

Voor bovenstaande risico's en kansen zijn door een expertpanel inschattingen gemaakt over de waarschijnlijkheid van optreden en de gevolgen voor de doorlooptijd van de betreffende activiteiten. De kans dat doorlooptijden kunnen worden verkort en er géén vertragingen optreden is bijzonder gering. De kans dat zich op meerdere activiteiten vertragingen voor zullen doen wordt groter geacht. Wat de volgende bandbreedte van 'infra gereed voor gebruik' oplevert:

	Inclusief kansen	Deterministisch	Inclusief risico's
<b>Infra gereed voor gebruik</b>	begin 2028	begin 2029	begin 2030

## 5.2 Routevariant via een Noordtak

Voor de planning van de tracé-MER-procedure en de realisatie is een deterministische planning opgesteld, zie 4.2. De genoemde doorlooptijden bevatten echter onzekerheden en risico's; deze zijn omvangrijker dan bij de Routevariant via Kopmaken te Deventer (niet uitputtende opsomming).

Fase	Risico
Nieuwe prognose goederenvervoer	Prognose niet op tijd gereed
	Vertraging besluitvorming n.a.v. nieuwe goederenprognose
Start in 2020	Eerst nog debat in Tweede Kamer nodig
NR&D planMER	Vertraging besluitvorming alternatieven
PlanMER	Alsnog nieuwe alternatieven
	Opnieuw nieuwe prognoses
	Vertraging besluitvorming voorkeursalternatief
NR&D projectMER	Vertraging meer dan 4 varianten aanwijzen
	Vertraging besluitvorming vaststellen varianten
ProjectMER en (O)TB	Alsnog nieuwe varianten
	Opnieuw nieuwe prognoses
	Nieuwe wet- en regelgeving
	Wisseling kabinet / beleid
	Regionale overheden lobbyen succesvol voor extra (bovenwettelijke) maatregelen die ontwerptijd vergen
	Vertraging besluitvorming Ontwerp Tracébesluit
	Raad van State vernietigt (gedeeltelijk) Tracébesluit
	Vertraging afgeven bouwopdracht
Realisatie	Ingewikkelder aanleg door combinatie met N18/A18
	Ingewikkelder aanleg door toevoeging grote kunstwerken / tunnels

Daarnaast zijn er ook kansen, dat de genoemde doorlooptijden niet benodigd zijn. Bijvoorbeeld omdat er snel overeenstemming is over de te bestuderen tracé-alternatieven en/of -varianten.

Fase	Kans
PlanMER	Totstandkoming onderzoeken gaat sneller
	Opstellen Structuurvisie gaat sneller
ProjectMER en (O)TB	Totstandkoming onderzoeken gaat sneller
	Opstellen (O)TB gaat sneller
	Snel overeenstemming over voorkeursvariant
Realisatie	Gasunieleiding sneller verleggen
	Uitvoering geschiedt sneller

### Bandbreedte van de doorlooptijd:

Voor bovenstaande risico's en kansen zijn door een expertpanel inschattingen gemaakt over de waarschijnlijkheid van optreden en de gevolgen voor de doorlooptijd van de betreffende activiteiten. De kans dat doorlooptijden kunnen worden verkort en er géén vertragingen optreden is bijzonder gering. De kans dat zich op meerdere activiteiten vertragingen voor zullen doen wordt groter geacht. Wat de volgende bandbreedte van 'infra gereed voor gebruik' oplevert:

	Inclusief kansen	Deterministisch	Inclusief risico's
<b>Infra gereed voor gebruik</b>	voorjaar 2033	medio 2034	voorjaar 2036

## Bijlagen:

1. Planning Routevariant via Kopmaken te Deventer
2. Planning Routevariant via een Noordtak

**Bijlage 1: Planning Routevariant via Kopmaken te Deventer**

Activity ID	Activity Name	Start	Duration	Finish	2019				2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027				2028				2029				2030				2031			
					Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4								
<b>PHS GON: Elst - Oldenzaal-grens via Kopmaken te Deventer</b>																																																								
<b>0) Nieuwe prognose</b>																																																								
A1030	Opstellen vervoersprognose (met scenario's) tot 2040	07.01.19*	65d	05.04.19	Opstellen vervoersprognose (met scenario's) tot 2040																																																			
A1040	Vertaling tonnen -> treinen -> paden	08.04.19	20d	06.05.19	Vertaling tonnen -> treinen -> paden																																																			
A1050	Afstemmen met de sector (vervoerders, HbR, KNV)	07.05.19	65d	08.08.19	Afstemmen met de sector (vervoerders, HbR, KNV)																																																			
A1060	Vaststellen vervoersprognose door lenM	09.08.19	20d	05.09.19	Vaststellen vervoersprognose door lenM																																																			
A1080	Aankondiging lenM hervatting mer-procedure	06.09.19	20d	03.10.19	Aankondiging lenM hervatting mer-procedure																																																			
<b>1) Start</b>																																																								
A8000	Startbeslissing vervolg tracéwet	06.01.20*	0d		Startbeslissing vervolg tracéwet																																																			
A7400	Optuigen projectorganisatie ProRail	06.01.20	65d	03.04.20	Optuigen projectorganisatie ProRail																																																			
A7810	Opdrachtverstrekking door lenM	06.01.20	65d	03.04.20	Opdrachtverstrekking door lenM																																																			
<b>2) NR&amp;D</b>																																																								
A8010	Actualiseren en publiceren NR&D	06.04.20	40d	10.06.20	Actualiseren en publiceren NR&D																																																			
<b>3) MER 2e fase en (O)TB</b>																																																								
A7410	Opstellen CRS, 1ste ronde participatie en contractering	06.04.20	170d	09.12.20	Opstellen CRS, 1ste ronde participatie en contractering																																																			
A7740	Opstellen MER 2e fase en OTB en 2de ronde participatie	10.12.20	415d	03.08.22	Opstellen MER 2e fase en OTB en 2de ronde participatie																																																			
A8020	Publiceren OTB en inspraak	04.08.22	180d	14.04.23	Publiceren OTB en inspraak																																																			
A6420	Opstellen TB	17.04.23	85d	18.08.23	Opstellen TB																																																			
A6440	Proces beschikingsaanvraag incl. verlening	21.08.23	125d	14.02.24	Proces beschikingsaanvraag incl. verlening																																																			
A6470	MIRT 3 (projectbeslissing)		0d	14.02.24	MIRT 3 (projectbeslissing)																																																			
A7820	Milieuvergunning tot indienen aanvraag (emplacement Zutphen en Deventer)	04.08.22	465d	04.06.24	Milieuvergunning tot indienen aanvraag (emplacement Zutphen en Deventer)																																																			
A7830	Onherroepelijk TB	21.08.23	250d	13.08.24	Onherroepelijk TB																																																			
A7420	Milieuvergunning vanaf indienen aanvraag (emplacement Zutphen en Deventer)	05.06.24	210d	31.03.25	Milieuvergunning vanaf indienen aanvraag (emplacement Zutphen en Deventer)																																																			
<b>4) Realisatie t/m ingebruikname</b>																																																								
A7520	Contractering IB t.b.v. conditionering	15.02.24	65d	21.05.24	Contractering IB t.b.v. conditionering																																																			
A7430	Voorbereiding minnelijke grondverwerving	15.02.24	125d	13.08.24	Voorbereiding minnelijke grondverwerving																																																			
A7480	Opstellen aanbestedingsdossier	15.02.24	125d	13.08.24	Opstellen aanbestedingsdossier																																																			
A7490	Aanbesteding aannemer	01.04.25	125d	29.09.25	Aanbesteding aannemer																																																			
A6510	Minnelijke grondverwerving	14.08.24	325d	24.11.25	Minnelijke grondverwerving																																																			
A7990	Onteigening (administratief)	14.08.24	435d	08.05.26	Onteigening (administratief)																																																			
A7470	Conditionering	22.05.24	505d	27.05.26	Conditionering																																																			
A7500	Engineering en voorbereiding uitvoering	30.09.25	180d	24.06.26	Engineering en voorbereiding uitvoering																																																			
A8030	Onteigening (gerechtelijk)	11.05.26	145d	02.12.26	Onteigening (gerechtelijk)																																																			
A6480	Uitvoering	25.06.26	650d	12.01.29	Uitvoering																																																			
A6500	PHS infra gereed voor gebruik		0d	12.01.29	PHS infra gereed voor gebruik																																																			
<b>5) Afsluiting</b>																																																								
A6520	Afronden project	15.01.29	250d	11.01.30	Afronden project																																																			
A6530	MIRT 4 (opleveringsbeslissing)		0d	11.01.30	MIRT 4 (opleveringsbeslissing)																																																			



- Remaining Work
- Critical Remaining Work
- ◆ Milestone

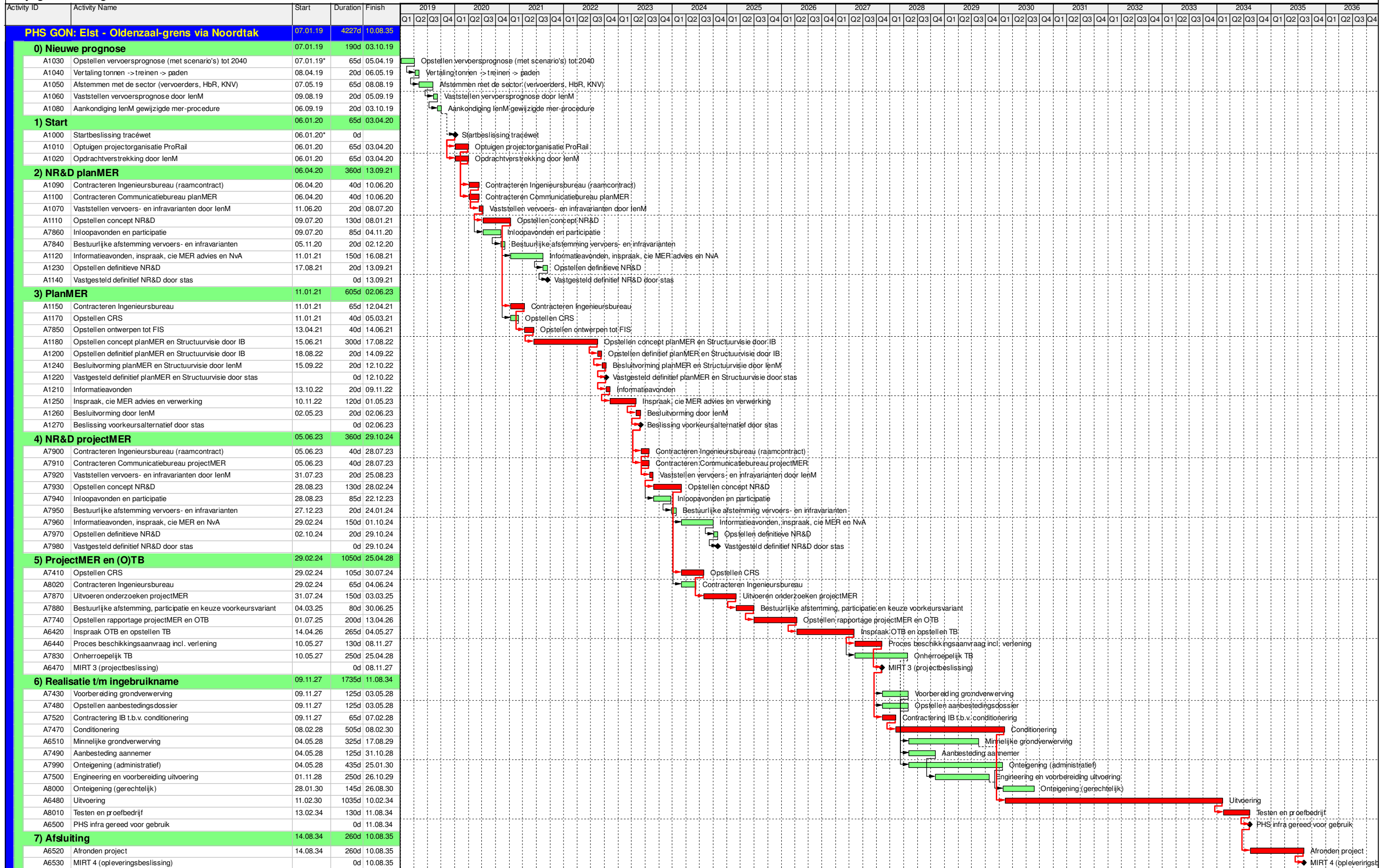
Status: Concept  
 Projectmanager: André Haverkamp  
 Projectcoördinator: Susan Vet  
 Projectanalist: Simon Duits

Printdatum: 21.10.14  
 Pagina: 1 van 1  
 Lay-out: PHS GON KMD  
 TASK filter: All Activities

**Programma Hoogfrequent Spoorvervoer**  
**Goederenroute Oost-Nederland**  
**Elst - Oldenzaal-grens via Routevariant Kopmaken te Deventer**



**Bijlage 2: Planning Routevariant via de Noordtak**



- Remaining Work
- Critical Remaining Work
- ◆ Milestone

Status: Concept  
 Projectmanager: André Haverkamp  
 Projectcoördinator: Susan Vet  
 Projectanalist: Simon Duits

Printdatum: 21.10.14  
 Pagina: 1 van 1  
 Lay-out: PHS GON Noordtak  
 TASK filter: All Activities

**Programma Hoogfrequent Spoorvervoer  
 Goederenroute Oost-Nederland  
 Elst - Oldenzaal-grens via Routevariant Noordtak**

## Colofon

Titel: Programma Hoogfrequent Spoorvervoer Goederenroute Oost-Nederland Benodigde procedures en tijd tot en met realisatie van een Noordtak

Documentnummer: EDMS #3642713  
Sharepoint P933569

Versie/Datum: 4 november 2014

Status: Definitief

Van: ProRail

Auteur: Erik Mol / André Haverkamp

Projectmanager: André Haverkamp