

Advies voor richtlijnen  
voor het milieu-effectrapport  
Noordoostelijke verbinding (NOV)  
Betuweroute—Oldenzaal

15 juli 1996

773-54



commissie voor de milieu-effectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat  
namens deze,  
Directeur-Generaal voor het Vervoer  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGV/G4.V621143

uw brief  
d.d. 10 april 1996

ons kenmerk  
U471-96/Mo/mp/773-55

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het milieu-  
effectrapport Noordoostelijke verbinding  
(NOV) Betuweroute–Oldenzaal

doorkiesnr.  
(030) 234 76 07

Utrecht,  
15 juli 1996

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Noordoostelijke verbinding Betuweroute–Oldenzaal.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

drs. L. van Rijn-Vellekoop  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Noordoostelijke verbinding (NOV)  
Betuweroute–Oldenzaal

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport  
Noordoostelijke verbinding (NOV)  
Betuweroute-Oldenzaal

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over de realisatie van een goederenspoorverbinding tussen de Betuweroute en de grensovergang Oldenzaal,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, namens deze de Directeur-Generaal voor het Vervoer (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

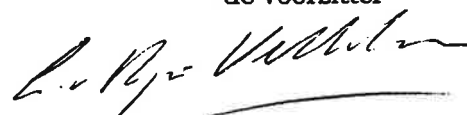
de werkgroep m.e.r. Noordoostelijke verbinding (NOV)  
Betuweroute-Oldenzaal

de secretaris



drs. S.A.A. Morel

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 15 juli 1996

# INHOUDSOPGAVE

	<b>Pagina</b>
<b>Hoofdpunten van het advies</b>	<b>1</b>
<b>1. Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2. Probleemstelling, doel en besluitvorming</b>	<b>5</b>
2.1 Probleemstelling en doel	5
2.2 Besluitvorming	7
<b>3. Voorgenomen activiteit en alternatieven</b>	<b>8</b>
3.1 Algemeen	8
3.2 Strategische verkenning	9
3.3 Verkenning en selectie van tracé-alternatieven	11
3.4 Beschrijving van de inrichting van de tracé-alternatieven	13
3.5 Nulplusalternatieven	14
3.6 Meest milieuvriendelijke alternatief	15
3.7 Nulalternatief/referentiekader	15
<b>4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieugevolgen</b>	<b>16</b>
4.1 Algemeen	16
4.2 Bodem en water	17
4.3 Landschap en cultuurhistorie	18
4.4 Natuur	18
4.5 Geluid en trillingen	19
4.6 Externe veiligheid	20
4.7 Woon- en leefmilieu	21
4.8 Planologische gevolgen	21
<b>5. Vergelijking van alternatieven</b>	<b>21</b>
<b>6. Leemten in kennis</b>	<b>22</b>
<b>7. Evaluatieprogramma</b>	<b>22</b>
<b>8. Vorm en presentatie</b>	<b>23</b>
<b>9. Samenvatting van het MER</b>	<b>23</b>

## HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland heeft het voornemen om in samenwerking met NS Railinfrabeheer een studie uit te voeren naar de mogelijkheden om extra spoorcapaciteit te realiseren voor goederenvervoer tussen de Betuweroute en de grensovergang Oldenzaal.

De Commissie adviseert in het MER met name aandacht te schenken aan de volgende punten.

### **Probleemstelling en doel**

Het MER dient een probleemstelling te formuleren, zodat inzicht ontstaat in de *verkeers- en vervoerskundige problemen* en in de *leefbaarheids- en veiligheidsproblemen* bij voortgezet gebruik van de huidige spoorverbinding, waarvoor het voornemen een oplossing tracht te vinden. Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de vervoerskundige onderbouwing voor het *goederen-transport* (Noordoostelijke verbinding, vervoer naar Noord-Nederland) en het *reizigersvervoer* (regionaal, nationaal en internationaal).

### **Voorgenomen activiteit en alternatieven**

#### *Selecteren van alternatieven*

De Commissie stelt voor bij het selecteren van alternatieven een gefaseerde werkwijze toe te passen om het keuzeprocess inzichtelijk te maken.

Deze gefaseerde werkwijze kent de volgende stappen:

- een strategische verkenning van uitgangspunten voor het gewenste/mogelijke gebruik van de spoorverbinding en van de daaruit voortkomende randvoorwaarden voor tracé-keuze en ontwerp, daarbij een duidelijk onderscheid makend tussen goederen- en reizigersvervoer (zie paragraaf 3.2);
- een strategische verkenning van milieukundige beperkingen in het studiegebied en van de daaruit voortkomende randvoorwaarden voor tracé-keuze en ontwerp (zie paragraaf 3.2);
- een globale maar brede verkenning van alle mogelijke tracé-alternatieven, passend binnen de resultaten van de strategische verkenning, inclusief combinaties met wegen, kanalen, bestaand spoor et cetera (zie paragraaf 3.3);
- een selectie van de alternatieven die het beste aan het beoogde gebruik en aan de milieukundige randvoorwaarden voldoen (zie paragraaf 3.3);
- een diepgaander beschrijving van de inrichting van het tracé van de geselecteerde alternatieven (zie paragraaf 3.4).

De Commissie herkent deze aanpak voor selectie van alternatieven niet duidelijk in de startnotitie. Zij adviseert op een gestructureerde manier het grote aantal alternatieven en varianten in de startnotitie en in de inspraakreacties in te perken in een zogenoemd 'trechter-proces'. In de richtlijnen kan een eerste schifting plaatsvinden door gemotiveerd al aan te geven welke varianten en tracés in ieder geval in het MER aandacht verdienen. In het MER kan vervolgens een verdere verkenning en selectie plaatsvinden volgens de systematiek zoals beschreven in paragraaf 3.3 van dit advies. Behalve voor de in de startnotitie genoemde tracés vraagt de Commissie met name aandacht voor de in paragraaf 3.3 van dit advies genoemde opties, zonder overigens limitatief te willen zijn in haar opsomming.

## 1. INLEIDING

Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland heeft het voornemen om een studie te doen naar de mogelijkheden om extra spoorcapaciteit te realiseren voor goederenvervoer tussen de Betuweroute en de grensovergang Oldenzaal. De studie wordt uitgevoerd in samenwerking met NS Railinfrabeheer. NS Railinfrabeheer heeft als taakorganisatie van de Minister van Verkeer en Waterstaat de verantwoordelijkheid voor ontwerp, realisatie en beheer van railinfrastructuur. Het Kabinet heeft het besluit over de noordoostelijke verbinding gebonden aan een termijn van vier jaar na het besluit inzake de PKB Betuweroute. Het begin van deze termijn is vastgelegd als het Kamerbesluit van juni 1995. De bedoeling hiervan is dat de noordoostelijke verbinding spoedig na openstelling van de Betuweroute in gebruik kan worden genomen. In de op deze verbinding betrekking hebbende partiële herziening (1996) van het Structuurschema Verkeer en Vervoer II (SVV II) wordt aangegeven dat de studie naar de noordoostelijke verbinding tevens in moet gaan op de mogelijkheden voor verbetering van het reizigersvervoer.

Voor de besluitvorming over de noordoostelijke spoorverbinding wordt de tracé-wetprocedure gevolgd inclusief toepassing van milieu-effectrapportage (m.e.r.) op grond van de Wet milieubeheer.

Per brief van 10 april 1996 (bijlage 1) stelde de Directeur-Generaal voor het Vervoer, die in deze m.e.r. namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) als coördinerend bevoegd gezag optreedt, de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor het op te stellen milieu-effectrapport (MER).

In de openbare bekendmaking in de Staatscourant van (zie bijlage 2), is aangegeven dat de startnotitie gedurende acht weken ter inzage ligt. In die periode zijn tevens informatie-avonden gepland. Om de Commissie in de gelegenheid te stellen ook de inspraak te kunnen verwerken in het advies voor richtlijnen is de Commissie verzocht het advies voor 15 juli 1996 uit te brengen (zie bijlage 1A).

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is gegeven bij de projectgegevens (zie bijlage 3). De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Het doel van dit advies is om de gewenste inhoud van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Gelijktijdig met het uitbrengen van de startnotitie Noordoostelijke verbinding is de startnotitie voor de Rijksweg 15 traject Varsseveld-Enschede ter visie gelegd. Omdat het studiegebied van beide projecten gedeeltelijk samenvalt, heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) besloten beide procedures parallel te laten verlopen. De Commissie heeft met de relatie tussen de projecten (onder andere bij de samenstelling van de werkgroepen en het invullen van de adviezen voor richtlijnen) rekening gehouden.

## 2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

### 2.1 Probleemstelling en doel

Probleemstelling en doel worden in de startnotitie als volgt omschreven:

<p><b>Capaciteitstekort en omgevingshinder goederenvervoer</b> De startnotitie formuleert als probleem dat de bestaande spoorwegverbindingen tussen de Betuweroute ter hoogte van het Container Uitwissel Punt (CUP) bij Valburg en het met Duitsland overeengekomen gensoverschrijdingspunt Oldenzaal niet geschikt zijn om het verwachte aanbod aan goederentreinen in noordoostelijke richting te verwerken. Afgezien van een capaciteitstekort op de totale route worden bij Elst, Arnhem, Zutphen, Deventer en Hengelo specifieke knelpunten verwacht wat betreft de beschikbare spoorcapaciteit. Met het toenemen van de hoeveelheid goederenverkeer per trein worden ook knelpunten verwacht voor het woon- en leefmilieu, wanneer dit verkeer zich afwijkt over de bestaande route en vooral waar deze door bebouwde kommen loopt.</p> <p><b>Hogesnelheidsverbinding reizigersvervoer</b> Verder wordt aangegeven dat de huidige route van het internationale reizigersvervoer (Amsterdam, Hengelo, Duitsland) thans niet geschikt (niet zonder meer geschikt te maken) is voor hogesnelheids-treinverkeer (200 km/h of meer). De geplande goederenverbinding zou mogelijkerwijs mede gebruikt kunnen worden om voor het reizigersvervoer een oplossing te bieden.</p> <p><b>Doel van het project</b> Het hoofddoel van het project is het tot stand brengen van een hoogwaardige<sup>2)</sup> spoorwegverbinding tussen de Betuweroute ten oosten van het CUP en de grensovergang Oldenzaal, waarbij tevens wordt aangesloten op het bestaande spoorwegnet via Deventer richting Noord-Nederland en waarover de rond 2010 voorziene hoeveelheid goederenvervoer per spoor op een voor de vervoerders adequate en voor de omgeving aanvaardbare wijze kan worden afgewikkeld. Daarnaast wordt bestudeerd of, en zo ja in welke mate en onder welke voorwaarden, de noordoostelijke verbinding tevens kan worden benut voor het reizigersvervoer (inclusief hogesnelheidstreinen) en welke reistijdverkorting daarmee kan worden bereikt.</p>
--

In het MER dient deze probleemstelling te worden uitgewerkt zodat inzicht ontstaat in de verkeers- en vervoerskundige problemen en in de leefbaarheids- en veiligheidsproblemen waarvoor het voornemen een oplossing tracht te vinden. Uit de probleemstelling dient een concrete en duidelijke omschrijving van het doel te worden afgeleid.

---

2 Voorzien van een elektrische tractie, ontworpen voor goederentreinen met een maximale aslast van 22,5 ton en een maximale snelheid van 120 km/u en voldoende aan vigerende leefbaarheids- en veiligheids-eisen.

## 2.2 Besluitvorming

### **Vigerend beleid**

In het MER moet worden aangegeven welke randvoorwaarden bij het voornemen in acht moeten worden genomen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp)plannen en wetten, waarin deze randvoorwaarden zijn of worden vastgelegd.

Aangegeven moet worden of er in het studiegebied gebieden liggen die een speciale status in het beleid hebben of krijgen, zoals bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur en dergelijke en waarmee bij het ontwikkelen van de alternatieven rekening moet worden gehouden.

Tevens moet worden vermeld welke criteria voor de afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

### **Beleid in voorbereiding**

In het MER dient tevens te worden ingegaan op de resultaten van verkennende en beleidsvoorbereidende studies, die op de meningsvorming en besluitvorming over de Noordoostelijke verbinding van invloed zijn, zoals de separate studie naar de verbinding naar noord-Nederland<sup>6</sup>], de Integrale Verkenning Infrastructuur de Liemers, de m.e.r. HSL-Oost, de studie naar routing van de HST Amsterdam-Berlijn, het Plan van Aanpak flankerend beleid, het aangekondigde vervoerswaardeonderzoek (pag. 15 van de startnotitie) en de m.e.r. voor de ontwikkeling van de combiterminal Twente<sup>7</sup>] ('Holland Eastgate Terminal - Oldenzaal').

### **Te nemen besluiten**

In het MER dient te worden aangegeven dat het is opgesteld ten behoeve van een tracébesluit van de Ministers van V&W en VROM. Tevens kan worden aangegeven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven, die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

### **Besluitvorming in Duitsland en grensoverschrijdende consultatie**

Het MER moet tevens aangeven of aanpassingen nodig zijn aan het Duitse spoorwegennet om de grensoverschrijdende goederenstroom te kunnen verwerken en welke besluiten daarover nog moeten worden genomen of reeds zijn genomen. Afstemming met de besluitvorming in Duitsland is van belang voor besluitvorming over en uitvoering van het voornemen in Nederland.

---

6 Een aantal inspraakreacties geeft het belang aan van een integrale aanpak van de studie van het goederenvervoer vanaf de Betuweroute naar het noorden en noordoosten van het land, aangezien dit vervoer onlosmakelijk is verbonden met de noordoostelijke verbinding tussen de Betuwelijn en Oldenzaal, zie onder andere de inspraakreacties 106 en 126, bijlage 4.

7 De Commissie merkt op dat in de startnotitie voor de m.e.r. voor de Combiterminal een locatie is gekozen aan het bestaande spoor nabij Oldenzaal. Deze locatie is reeds vastgelegd in de ontwerp-partiële streekplanherziening Stadsgewest Twente. Zij adviseert in het MER aan te geven wat de consequenties zijn voor de situering van de terminal indien bij Oldenzaal wordt gekozen voor de zuidelijke variant van de Noord-oostelijke verbinding.



de Commissie bij tracering, inrichting en milieugevolgen echter primair moeten worden uitgegaan van goederenvervoer.

In de volgende paragrafen wordt aangegeven welke informatie de Commissie van belang acht bij het doorlopen van hierboven genoemde stappen.

## 3.2 Strategische verkenning

### **Goederenvervoer**

Bij de strategische verkenning zal herkenbaar rekening gehouden moeten worden met de spreiding in de prognoses voor de omvang van het vervoer. De volgende strategische uitgangspunten voor het gebruik van de spoorlijn voor goederenvervoer zullen in het MER moeten worden gemotiveerd.

- De startnotitie bevat een aantal cijfers over maximum-snelheden. Van welke snelheden wordt uitgegaan voor goederenvervoer? De Commissie adviseert de mogelijkheden te onderzoeken snelheden tot 160 km/h als uitgangspunt te hanteren. Deze snelheden komen reeds voor in Frankrijk.
- Kan worden uitgegaan van een maximale aslast van 25 ton naast 22,5 ton? De Deutsche Bahn overweegt deze maximale aslast voor de Betuweroute in verband met zwaar transport in Duitsland naar het Ruhrgebied.
- Wat is het acceptatiebeleid voor de hoeveelheid en aard van het vervoer van gevaarlijke stoffen (met name vloeibaar gemaakte gassen), gebaseerd op de Wet gevaarlijke stoffen? Zijn er speciale maatregelen nodig en mogelijk voor het transport van zeer gevaarlijke stoffen? In dit verband is het van belang na te gaan of de chloortransporten tussen Delfzijl, Hengelo en Rotterdam gedeeltelijk over de nieuwe trajecten zullen rijden.
- Via welke verbinding kan vervoer van goederen naar Noord-Nederland plaatsvinden en vanaf welke punten?

De uitgangspunten stellen randvoorwaarden aan ontwerp en ligging van de tracés. Het MER zal deze randvoorwaarden moeten beschrijven voor:

- type treinen, (gemiddelde en maximale) lengte;
- verwachte frequenties, uitgedrukt in aantal (en type) treinen per rijrichting, per relevant dagdeel (dag, avond, nacht) en per jaar, maximale piekbelasting. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden in vervoer tussen de Betuweroute enerzijds en respectievelijk Duitsland en Noord-Nederland anderzijds;
- technische randvoorwaarden zoals de kleinste boogstralen en de grootste hellingen, ongelijkvloerse kruisingen met andere infrastructuur;
- lengteprofielen en dwarsprofielen.

### **(Hoge snelheids)reizigersvervoer**

De gedachtenvorming over reizigersvervoer en de HSL-verbinding naar Berlijn verdient de nodige aandacht om in het kader van dit MER tevens te kunnen beoordelen in hoeverre medegebruik van de Noordoostelijke verbinding voor reizigersvervoer en de HSL reële opties zijn.

De Commissie ziet hier de complicatie dat het internationale personenvervoer van de Randstad naar Berlijn/Scandinavië in beginsel een aantal strategische alternatieven op (inter)nationaal niveau kent. De Commissie adviseert in het

### **Milieukundige randvoorwaarden voor ligging en ontwerp van tracés**

De Commissie adviseert in het studiegebied een strategische verkenning uit te voeren die belemmeringen vanuit natuur, landschap en het ecohydrologisch systeem zichtbaar maakt. Daarvoor kan gebruik worden gemaakt van de in paragraaf 2.2 van dit advies gevraagde inventarisatie van de beleidsmatige status van gebieden (bodembeschermingsgebied, ecologische hoofdstructuur en dergelijke). Ook kan voor dit doel een 1:50.000 kaart worden vervaardigd die de belemmeringen aangeeft. Op een dergelijke kaart kunnen gradiënten worden aangegeven die overeen komen met de grenzen tussen kwel en wegzijgingsgebieden (de 'naden' in het ecohydrologische systeem). Dit zijn de meest soortenrijke plaatsen die door tracés zoveel mogelijk haaks gekruist moeten worden om natuurschade te voorkómen. Op deze wijze kunnen in het MER randvoorwaarden worden geformuleerd voor de tracés zodat deze mede worden ontworpen vanuit belemmeringen en potenties. Voor het aspect landschap zullen de belemmeringen en potenties nauwelijks afwijken van die voor natuur, ervan uitgaande dat men heideontginningen lager waardeert dan oudere cultuurlandschappen;

Ten behoeve van de selectie van tracés kunnen behalve de natuurfuncties ook de functies wonen, landbouw, industrie, recreatie en drinkwaterwinning) op kaart worden aangegeven. Het MER moet aangeven welke randvoorwaarden hieruit voortkomen voor de tracering.

## **3.3 Verkenning en selectie van tracé-alternatieven**

### **Algemeen**

De Commissie constateert dat in de startnotitie, in de inspraak en door onafhankelijke advisering een groot aantal varianten en alternatieven voor tracering naar voren is gebracht. Zij adviseert op een gestructureerde manier dit aantal in te perken in een zogenoemd 'trechter-proces'. De Commissie adviseert in de richtlijnen een eerste schifting te maken door gemotiveerd al aan te geven welke varianten en tracé's in ieder geval in het MER aandacht verdienen. De Commissie acht het overigens terecht dat in de richtlijnen ruimte wordt opengehouden om in het MER op basis van de meest recente inzichten (gemotiveerde) aanpassingen in de alternatieven(keuze) aan te brengen.

De tracé-alternatieven en -varianten die volgens de richtlijnen onderzocht moeten worden, kunnen vervolgens in het MER via de onderstaande stappen ('verkenning' en 'selectie') worden behandeld zodat een verdere, gemotiveerde, inperking van het aantal in detail te onderzoeken alternatieven en varianten kan plaatsvinden. Bij de verkenning in het MER vraagt de Commissie met name aandacht voor de hieronder bij 'Verkenning' genoemde opties, zonder overigens limitatief te willen zijn in haar opsomming.

### **Verkenning van tracé-alternatieven**

Uitgaande van de vervoerskundige uitgangspunten en randvoorwaarden voor het ontwerp en van belemmeringen en potenties in het milieu vindt een verkenning van mogelijke tracé-alternatieven plaats. Daarbij zal een duidelijk onderscheid gemaakt moeten worden in tracés voor het goederenvervoer en tracés waarop 'samengebruik' van reizigersvervoer mogelijk is. De Commissie herkent de in paragraaf 3.2 geadviseerde aanpak niet duidelijk in de startnoti-

graaf 3.4). De milieukundige hoofdcriteria die op enig moment in dit selectieproces worden gehanteerd moeten goed worden gemotiveerd en beschreven. Belangrijke aspecten bij deze selectie kunnen zijn:

- het aantal potentieel gehinderden vooral bij passage van woonkernen;
- aantasting van bestaande natuurreservaten, relatienotagebieden, potentiële natuurwaarden en waardevolle landschappen en landgoederen;
- doorsnijding van geplande stedelijke gebieden en openhouden van gebieden voor mogelijke stedelijke ontwikkelingen op langere termijn.

### 3.4 Beschrijving van de inrichting van de tracé-alternatieven

De alternatieven moeten worden beschreven voor zover nodig om de gevolgen voor het milieu te kunnen bepalen. De technische gegevens moeten voldoende gedetailleerd zijn om de in de verdere richtlijnen gevraagde gegevens te verschaffen voor bijvoorbeeld geluid- en risicoberekeningen. Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken moeten de geselecteerde alternatieven tot op hetzelfde detailniveau worden uitgewerkt.

Omdat sommige alternatieven voor deeltrajecten hetzelfde zijn, kan het verstandig zijn de gevraagde gegevens over de wijze van uitvoering en de milieugevolgen eerst per deeltraject (en tracévariant) te beschouwen (bouwstenenmethode) en daarna pas een beeld te geven van de alternatieven als totaal.

Er zal duidelijk onderscheid gemaakt moeten worden in de beschrijving van de inrichting voor de tracés met uitsluitend goederenvervoer en de tracés waarop daarnaast ook reizigersvervoer plaatsvindt. Voor de alternatieven en varianten met 'samengebruik' zal ook de inrichting voor uitsluitend goederenvervoer moeten worden beschreven.

#### **Inrichting, mitigatie en compensatie**

In het MER dient per relevant te onderscheiden deeltraject te worden uiteengezet in hoeverre van bestaand spoor wordt uitgegaan en welke aanpassingen daaraan worden aangebracht. Voor nieuw aan te leggen trajecten zullen **inrichting, mitigerende maatregelen** en varianten daarvoor moeten worden beschreven, waarbij in het bijzonder aandacht nodig is voor knelpunten in tracés wat betreft leefbaarheid, natuur en landschap:

- breedte van het tracé (ruimtebeslag) en aantal sporen;
- hoogteligging, aanleg van constructies voor verhoogde of verdiepte ligging en voor aansluitingen en kruisingen;
- bijzondere aandacht is nodig voor de aanleg van bakconstructies en/of tunnels bij specifieke knelpunten (passage woon-, natuur- en landschappelijke waarden). Volledige 'ondertunneling' van de Noordoostelijke verbinding acht de Commissie overigens geen reële optie;
- faunapassages en eoducten;
- de afstand tussen het spoor en woonhuizen en gevoelige objecten zoals scholen, ziekenhuizen en bejaardentehuizen;
- geluidisolatie van huizen en gevoelige objecten;
- te gebruiken materialen voor spoor, bruggen en constructies in verband met de akoestische en trillingveroorzakende eigenschappen ervan;
- speciale funderingen ter vermijding van trillingen;
- geluidarme bovenbouwconstructies;

### 3.6 Meest milieuvriendelijke alternatief

Per tracé-alternatief moeten de meest milieuvriendelijke bouwstenen worden ontwikkeld op het niveau van tracering (meest milieuvriendelijke route-varianten), inrichtingswerken (geluidschermen, tunnels en dergelijke) en zonodig compenserende maatregelen. Uit deze meest milieuvriendelijke bouwstenen kan voor ieder tracé een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) worden samengesteld. Door vergelijking van de tracé-mma's kan het mma voor het gehele voornemen worden gevonden.

Bij het zoeken naar het mma dient te worden gezocht naar maximale mogelijkheden ter beperking van de overlast voor bestaande en toekomstige gebruikers van het gebied (bewoners, bedrijven, recreanten) inzake geluid, trillingen, veiligheidsrisico, barrièrewerking en beleving. Energieverbruik in relatie tot de lengte van tracés kan eveneens een rol spelen.

Verder dient de beïnvloeding van aanwezige ecologisch, hydrologisch, landschappelijk of cultuur-historisch kwetsbare en waardevolle gebieden en elementen zo beperkt mogelijk te blijven.

Bovendien moet worden ingegaan op een optimale beheersbaarheid van ongelukken en een zuinig en verantwoord materiaal- en ruimtegebruik in het kader van duurzame ontwikkeling.

### 3.7 Nulalternatief/referentiekader

Bij het nulalternatief wordt uitgegaan van de situatie die ontstaat indien het voornemen geen doorgang vindt. De Commissie acht dit alternatief geen reëel alternatief in relatie tot de probleemstelling en het doel van het voornemen, zodat kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling als referentiekader (zie hoofdstuk 4 van dit advies).

Het nulalternatief speelt overigens ook een andere rol. Bij elk alternatief zal aangegeven moeten worden hoe lang en tot welke omvang de bestaande route een rol zal moeten spelen voor het goederentransport na ingebruikneming van de Betuwelijn en welke mitigerende maatregelen dan nodig zijn<sup>22</sup>].

Bovendien merkt de Commissie op dat het vervoer van goederen naar noord-Nederland over bestaand spoor deel uitmaakt van de autonome ontwikkeling indien het voornemen geen doorgang vindt.

---

22 Zie onder andere de inspraakreacties 56, 128 en 283, bijlage 4.

- Op tracés met gecombineerd gebruik voor reizigers en goederen zal bij het beschrijven van de milieugevolgen onderscheid gemaakt moeten worden in gevolgen van alléén goederenvervoer en gevolgen van gecombineerd goederen- en reizigersvervoer.
- De effectbeschrijving dient zoveel mogelijk deelgebiedspecifiek te zijn. Hierbij kunnen twee detailniveau's worden onderscheiden: een algemene effectbeschrijving en een gedetailleerde effectbeschrijving. Als een milieuaspect in een deelgebied een knelpunt oplevert, wordt een gebiedsspecifieke analyse van de effecten gemaakt in het MER. Men kan verwijzen naar de algemene effectbeschrijving als een milieuaspect geen knelpunt oplevert. Voor tracéstukken door woonkernen en op niet-vrije-baanstukken zullen altijd geluid- en risicoberekeningen moeten worden gemaakt volgens de geldende meet- en rekenvoorschriften (zie paragraaf 4.5 en 4.6).
- Minder gangbare voorspellingsmethoden en modellen dienen te worden gemotiveerd.
- Het MER dient een indicatie te geven van de nauwkeurigheid van de voorspellingen. Bij onzekerheid over het wel of niet optreden van effecten moet behalve de meest waarschijnlijke ontwikkeling ook de slechtst denkbare situatie worden beschreven. De significantie van verschillen zal moeten worden aangegeven.
- De manier waarop de milieugevolgen zijn bepaald en omschreven dient inzichtelijk en controleerbaar te zijn door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of door expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal.
- Van alle effecten, met name in de omgeving van Oldenzaal, moet worden nagegaan of deze grensoverschrijdend zijn, en zo ja, wat de omvang van de effecten in Duitsland is.

## 4.2 Bodem en water

In het MER moet aandacht worden besteed aan de bestaande hydrologische en bodemkundige situatie, de autonome ontwikkeling ervan en de mogelijk toekomstige beïnvloeding per alternatief.

Het gaat daarbij om:

- invloed op eventuele bodem- of grondwaterbeschermingsgebieden, ook van aanlegwerkzaamheden;
- verandering van de bodem- en grondwaterkwaliteit, bijvoorbeeld bij doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde lokaties;
- invloed op de grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie).

Daarbij dient ook aandacht te worden besteed aan het risico dat door tijdelijke wijzigingen in de waterhuishouding (peilverlagingen, bemalingen) schadelijke, onomkeerbare effecten ontstaan.

Tevens dient te worden nagegaan in hoeverre alternatieven zijn gesitueerd in gebieden die gevoelig zijn voor zettingen of nabij oppervlaktewater liggen dat bijzonder kwetsbaar is voor verontreiniging.

## 4.5 Geluid en trillingen

De geluidseffecten voor de bestaande situatie, de autonome ontwikkeling en als gevolg van de voorgenomen activiteit dienen te worden onderzocht overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï en het herziene Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS, 1996). Bij moderne baanconstructies met geluidarme bovenbouw- en bakconstructies en materieel dat voldoet aan de internationale eisen welke in de naaste toekomst verwacht kunnen worden, dient de effectvoorspelling volgens de nieuwste stand van de techniek te worden uitgevoerd.

Bij de beoordeling van de geluidssituatie in de niet-bebouwde open gebieden van het studiegebied dient gebruik gemaakt te worden van ICG-rapport IL-HR-15-01 (1981).

Voor zover relevant, dient geluid afkomstig van emplacementen en rangeerterreinen (vallend onder het regime industrielawaai) te worden behandeld overeenkomstig de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai.

Bij de beoordeling van de tracé-alternatieven en varianten dienen met name de volgende punten aan de orde te komen:

- het nu heersende referentieniveau van het omgevingsgeluid in de open gebieden. Dit dient als basis ter beoordeling van de verandering in akoestische kwaliteit van het invloedsgebied;
- de geluidbelasting langs de tracés gepresenteerd als geluidcontouren in 5 dB-stappen van 67 dB(A) tot 57 dB(A) en opgave van de maatgevende etmaalperiode;
- in geval van bundeling met wegtracés (A1, RW 15) dient de gecumuleerde geluidbelasting in termen van Milieu Kwaliteits Maat (MKM) te worden bepaald, vergezeld van een kwalitatieve beoordeling van de relatieve betekenis van de bijdragende geluidbronnen (rekenmethode volgens art. 157, 3. lid Wgh);
- voor tracés met gecombineerd goederen- en reizigersvervoer dient een kwalitatieve beoordeling te worden gegeven van de hinderbeleving van het geluid ten gevolge van alléén goederenvervoer en ten gevolge van gecombineerd goederen- en reizigersvervoer;
- identificatie van knelpunten zoals:
  - woningen waar de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) wordt overschreden<sup>28)</sup> onderverdeeld in de volgende klassen:  
58 t/m 60 dB(A);  
61 t/m 65 dB(A) en  
66 t/m 70 dB(A).
  - geluidgevoelige terreinen zoals volgens de Woonwagewet aangewezen woonwagendstandplaatsen, in zoverre de geluidbelasting 57 dB(A) overschrijdt;
  - natuur- en recreatiegebieden;
  - andere geluidgevoelige bebouwing zoals ziekenhuizen en scholen waarvoor een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) geldt;

---

28 In aansluiting op het OTB Betuweroute wordt geen onderscheid gemaakt tussen "nieuwe" en "bestaande" situaties in de zin van het BGS.

#### 4.7 Woon- en leefmilieu

Het MER dient een kwalitatieve beschouwing te geven van de beleving van de totaliteit van de overlast door geluid, veiligheid en trillingen, alsmede van de sociale en functionele barrièrewerking.

Verder dient te worden ingegaan op de visueel landschappelijke invloed van de nieuwe tracés op relevante punten door middel van aanzichtstekeningen of fotomontages.

#### 4.8 Planologische gevolgen

Het MER dient te beschrijven welke gevolgen het project heeft voor het bestaande grondgebruik, waaronder sloop van woningen en bedrijfsgebouwen, veranderingen in ontsluitingsmogelijkheden, vermindering van het areaal aan landbouwgrond, vermindering van de gebruiksmogelijkheden van recreatiegebieden en voor het toekomstige grondgebruik zoals reeds vastgelegd in ruimtelijke plannen<sup>31</sup>].

Daarnaast is ook een analyse gewenst welke planologische ontwikkelingen (met name stedelijke) op de lange termijn door de aanleg van een bepaald tracé gefrustreerd kunnen worden (flexibiliteit).

### 5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

*Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

De milieu-effecten van de alternatieven moeten onderling worden vergeleken. Ook de autonome ontwikkeling van het milieu moet in de vergelijking worden betrokken. Varianten kunnen beter vooraf apart worden vergeleken, om te voorkomen dat alle varianten in alle combinaties in de eindvergelijking moeten worden meegenomen. De Commissie beveelt aan de vergelijking van alternatieven te laten resulteren in de keuze van een meest milieuvriendelijke optie per tracé-alternatief en in de keuze van een meest milieuvriendelijk alternatief uit deze meest milieuvriendelijke tracé-opties.

Doel van de vergelijking van alternatieven is een inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen, alsmede een beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie (inclusief autonome ontwikkeling) mogelijk te maken.

---

31 Zie onder andere de inspraakreacties 34 (luchtvaart), 35 (gasleidingen), 130 (rioolwaterpersleidingen), 68, 79 en 259 (landinrichting), 464 (drinkwaterwinning) in bijlage 4.

## 8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderling vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Ten aanzien van de presentatie beveelt de Commissie verder aan:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- kaartmateriaal te voorzien van een leesbare en recente ondergrond, voorzien van de gebruikte topografische namen en een duidelijke legenda. Alle in het MER genoemde plaats- en streeknamen moeten op het kaartmateriaal duidelijk zijn weergegeven. Eveneens moet op kaartmateriaal duidelijk zijn aangegeven hoe de goederenstromen verder gaan in Noord-Nederland en Duitsland.

## 9. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

*Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming<sup>32</sup>;
- de in beschouwing genomen alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit;
- het resultaat van de vergelijking van de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm).

---

32 Zie de hoofdpunten van dit advies op bladzijde 1.



## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen  
voor het milieu-effectrapport  
Noordoostelijke verbinding (NOV)  
Betuweroute-Oldenzaal

(bijlagen 1 t/m 4)

## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 april 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal voor het Vervoer

Aan  
Aan de Voorzitter van de  
Commissie voor de Milieueffectrapportage  
ir. P. van Duursen  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	11 APR. 1996
nummer :	611-96
dossier :	773-1+2 10X
kopie naar :	Sc/Pres/Bid.

Contactpersoon  
R. Braun

Datum  
10 april 1996

Ons kenmerk  
DGV/G4/V621143

Onderwerp  
Adviesaanvraag richtlijnen Tracéwet/m.e.r. procedure  
Noord-oostelijke verbinding

Doorkiesnummer  
070 - 351 7544

Bijlage(n)  
10 ex. startnotitie N.O.  
verbinding

Uw kenmerk

Geachte heer Van Duursen,

Overeenkomstig de Wet milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage (m.e.r.) en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal milieu-effectrapportage worden toegepast ten behoeve van de besluitvorming over de spoorverbinding van de Betuweroute met de grensovergang Oldenzaal, de Noord-oostelijke verbinding. In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal voor het Vervoer namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en mij als coördinerend bevoegd gezag optreden.

Bij deze stel ik U in de gelegenheid mij van advies te dienen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Ik verzoek U binnen de termijn van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer, Uw advies toe te zenden aan de voornoemde Directeur-Generaal. Gelet op de datum van de openbare kennisgeving betekent dit uiterlijk 17 juni 1996.

Te Uwer informatie voeg ik hierbij tien exemplaren van de startnotitie. Indien U over het project nadere informatie wenst, kunt U zich voor het Bevoegd Gezag wenden tot de heer drs. R. Braun, telefonisch bereikbaar onder nummer 070

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070 - 351 7720  
Telefax 070 - 351 7357

## BIJLAGE 1A

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 23 april 1996 waarin de Commissie verlenging van de adviestertermijn wordt verleend



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofddirectie van de Waterstaat

Aan

Aan de voorzitter van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, ir P. van Duursen  
Postbus 2345  
3500 GH Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	7 12 MEI 1996
nummer :	736-96
dossier :	776-7 / 773-7
kopie naar :	Si / Mo / Sc / pro / bib

Contactpersoon

· mr C. Zuidema

Datum

· 23 april 1996

Ons kenmerk

· IO 217212

Onderwerp

· Verlenging adviestertermijn

Doorkiesnummer

· 070-3519056

Bijlage(n)

Uw kenmerk

26 APR. 1996

Geachte heer van Duursen,

Bij de aanbieding van de startnotities RW 15, Varsseveld-Enschede en de Noord-oostelijke verbinding is u verzocht om binnen de daarvoor geldende termijnen te adviseren. Van uw kant is er terecht op gewezen dat er in de regio voor gekozen is om, in afwijking van de gebruikelijke termijnen, genoemde startnotities gedurende acht weken ter inzage te leggen. Teneinde uw Commissie in de gelegenheid te stellen de tijdens de terinzagelegging ontvangen reacties bij de totstandkoming van het advies te betrekken, voldoe ik gaarne aan uw verzoek om de adviestertermijn in dit geval af te stemmen op die verlengde terinzagelegging. Ik ontvang uw adviezen voor beide projecten daarom gaarne uiterlijk 15 juli 1996. Het Directoraat-Generaal voor het Vervoer en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer hebben met deze termijn ingestemd.

Hoogachtend,

DE DIRECTEUR-GENERAAL VAN DE RIJKSWATERSTAAT,  
namens deze,  
de plv. Hoofddirecteur Infrastructuur en Bouwbeleid,

  
ir. Th. F. J. van de Gazelle

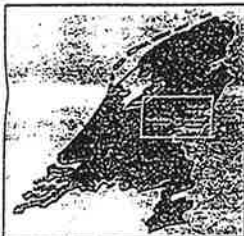
Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080  
Telefax 070-3518335

## BIJLAGE 2

**Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 72 d.d. 12 april 1996**

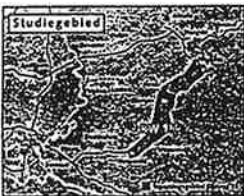
# Inspraak Startnotitie Rijksweg 15 Varsseveld - Enschede en Startnotitie Noord-Oostelijke verbinding



In de periode van 15 april tot 10 juni 1996 liggen de Startnotitie Rijksweg 15 (het gedeelte tussen Varsseveld en Enschede) en de Startnotitie Noord-oostelijke verbinding ter inzage. In deze periode kunt u op deze documenten inspelen.

### De Startnotitie Rijksweg 15 Varsseveld - Enschede

Door middel van deze Startnotitie maken de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het voornemen bekend een studie te starten naar de noodzaak van verbetering van de bestaande verbinding tussen Varsseveld en Enschede. De Startnotitie geeft bovendien aan welke alternatieven daarbij zullen worden betrokken en welke aspecten in het onderzoek worden betrokken. De Startnotitie is de eerste, formele stap in de tracé-waarderingprocedure, zoals die in de Tracéwet en de Wet Milieubeheer.



### De Startnotitie Noord-oostelijke verbinding

Het besluit van het parlement tot aanleg van de Betuwe-route zal leiden tot een toename van het goederenvervoer per spoor vanaf de Betuwe-route naar Twente en verder richting Duitsland, alomede naar Noord-Nederland. De Startnotitie beschrijft het onderzoek, dat de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in gang willen zetten naar de mogelijkheden om - binnen de staten milieureguleerder - te komen tot een oplossing van de mogelijke problemen. Tevens geeft de Startnotitie aan welke alternatieven daarbij in overweging worden genomen en op welke aspecten deze alternatieven worden onderzocht. Ook met deze Startnotitie wordt een tracé-waarderingprocedure in gang gezet, die in de Tracéwet en de Wet Milieubeheer is beschreven.

### Het verband tussen de beide Startnotities

Het studiegebied betreffende de Noord-oostelijke verbinding komt voor een belangrijk deel overeen met het studiegebied van Rijksweg 15. Het voornemen van de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer om de besluitvorming voor deze projecten te koppelen wordt parallel uit te voeren.

### Waar ligt de Startnotities ter inzage?

De Startnotitie Rijksweg 15 Varsseveld-Enschede ligt vanaf 15 april tot 10 juni 1996 gedurende de normale openingstijden ter inzage op de daarvoor gebruikelijke plaatsen te:

- de gemeentehuizen van Elburg, Enschede, Groenlo, Haaksbergen, Hengelo (Ov), Lichtenvoorde, Nunspeet, en Veldhoek;
- de (boek)vestiging van de openbare bibliotheek in bevoegde gemeenten;
- het provinciehuis van Gelderland in Arnhem;
- het provinciehuis van Overijssel in Zwolle;

- de kantoren van de regio's Twente in Enschede, en Achterhoek in Doetinchem;
- het kantoor van Rijkswaterstaat, de directie Oost-Nederland in Arnhem en het kantoor van de Hoofd-directie van Rijkswaterstaat in Den Haag;
- de bibliotheek van de universiteit van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer beide in Den Haag.

21 mei Beekum  
7 Wapen van Beekum  
Beekumerkerkweg 20

22 mei

Hengelo (Ov)  
Postbus 1000  
7130 AA Hengelo (Ov)

De Startnotitie Noord-oostelijke verbinding ligt gedurende dezelfde periode op alle bovengenoemde plaatsen ter inzage en daarnaast ook nog op de hierna genoemde locaties:

- de gemeentehuizen van Almelo, Angeren, Breda, Deventer, Enschede, Groenlo, Hengelo, Lichtenvoorde, Nunspeet, Veldhoek, Vriezenveen, Weerselo, Wierden, Zevenaar en Zutphen;
- de (boek)vestiging van de openbare bibliotheek in bevoegde gemeenten;
- de kantoren van de regio's Arnhem/Nijmegen en Nijmegen en Stadsmaatschappij in Deventer.

23 mei  
24 mei  
25 mei  
26 mei  
27 mei  
28 mei  
29 mei  
30 mei  
1 juni  
2 juni  
3 juni  
4 juni  
5 juni  
6 juni  
7 juni  
8 juni  
9 juni  
10 juni  
11 juni  
12 juni  
13 juni  
14 juni  
15 juni  
16 juni  
17 juni  
18 juni  
19 juni  
20 juni  
21 juni  
22 juni  
23 juni  
24 juni  
25 juni  
26 juni  
27 juni  
28 juni  
29 juni  
30 juni  
1 juli  
2 juli  
3 juli  
4 juli  
5 juli  
6 juli  
7 juli  
8 juli  
9 juli  
10 juli  
11 juli  
12 juli  
13 juli  
14 juli  
15 juli  
16 juli  
17 juli  
18 juli  
19 juli  
20 juli  
21 juli  
22 juli  
23 juli  
24 juli  
25 juli  
26 juli  
27 juli  
28 juli  
29 juli  
30 juli  
31 juli  
1 augustus  
2 augustus  
3 augustus  
4 augustus  
5 augustus  
6 augustus  
7 augustus  
8 augustus  
9 augustus  
10 augustus  
11 augustus  
12 augustus  
13 augustus  
14 augustus  
15 augustus  
16 augustus  
17 augustus  
18 augustus  
19 augustus  
20 augustus  
21 augustus  
22 augustus  
23 augustus  
24 augustus  
25 augustus  
26 augustus  
27 augustus  
28 augustus  
29 augustus  
30 augustus  
31 augustus  
1 september  
2 september  
3 september  
4 september  
5 september  
6 september  
7 september  
8 september  
9 september  
10 september  
11 september  
12 september  
13 september  
14 september  
15 september  
16 september  
17 september  
18 september  
19 september  
20 september  
21 september  
22 september  
23 september  
24 september  
25 september  
26 september  
27 september  
28 september  
29 september  
30 september  
1 oktober  
2 oktober  
3 oktober  
4 oktober  
5 oktober  
6 oktober  
7 oktober  
8 oktober  
9 oktober  
10 oktober  
11 oktober  
12 oktober  
13 oktober  
14 oktober  
15 oktober  
16 oktober  
17 oktober  
18 oktober  
19 oktober  
20 oktober  
21 oktober  
22 oktober  
23 oktober  
24 oktober  
25 oktober  
26 oktober  
27 oktober  
28 oktober  
29 oktober  
30 oktober  
31 oktober  
1 november  
2 november  
3 november  
4 november  
5 november  
6 november  
7 november  
8 november  
9 november  
10 november  
11 november  
12 november  
13 november  
14 november  
15 november  
16 november  
17 november  
18 november  
19 november  
20 november  
21 november  
22 november  
23 november  
24 november  
25 november  
26 november  
27 november  
28 november  
29 november  
30 november  
1 december  
2 december  
3 december  
4 december  
5 december  
6 december  
7 december  
8 december  
9 december  
10 december  
11 december  
12 december  
13 december  
14 december  
15 december  
16 december  
17 december  
18 december  
19 december  
20 december  
21 december  
22 december  
23 december  
24 december  
25 december  
26 december  
27 december  
28 december  
29 december  
30 december  
31 december

Informatie  
Om te weten hoe men terecht komt op deze locaties, zie de hierna genoemde adressen en telefoonnummers.

Van de beide Startnotities NOV en RW-15 bundelt de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de minister van Natuur, Milieu en Infrastructuur een gemeenschappelijke effectrapportage.

7 mei  
8 mei  
14 mei  
20 mei

1996 kunt u de ontvangen inspraakreacties op deze advertentie genoemde ter inzage.

- Restaurant Botsticht  
Tobeg 9
- Markelo  
De Heverkamp  
Stationstraat 28
- Almelo  
Theaterhotel Almelo  
Schuurburgelaan 1
- Deventer  
De Doolhuys  
Eckstraat 15
- Arnhem  
Stadschouwburg  
Koningplein 12

Van de beide Startnotities is een samenvattende brochure met het aanpak van deze (gratis) brochures te vinden van meer informatie over de inhoud van de Startnotities kunt u onderstaande telefoonnummers raadplegen.

Startnotitie Noord-oostelijke verbinding: 030 - 235 83 21

\* Startnotitie Rijksweg 15 Varsseveld - Enschede: 026 - 368 83 20

Voor nadere inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Insprakpunt Startnotities NOV en RW-15, telefoon 070 - 361 87 54.

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat directie Oost Nederland en NS Railinfrabeheer

**Bevoegd gezag:** Minister van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Vervoer en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** tracé-besluit in de zin van de Tracé-wet

**Categorie Besluit m.e.r.:** C 2.1

**Activiteit:** het realiseren van een goederenspoorverbinding tussen de Betuweroute (ten oosten van het CUP Valburg) en de grensovergang Oldenzaal, waarbij tevens een aansluiting wordt gerealiseerd met het bestaande spoorwegnet richting Noord-Nederland.

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 12 april 1996

richtlijnenadvies uitgebracht op: 15 juli 1996

**Bijzonderheden:**

De activiteit behelst primair het realiseren van een goederenspoorverbinding. Daarnaast wordt bestudeerd of, en zoja in welke mate en onder welke voorwaarden, de noordoostelijke verbinding tevens kan worden benut voor het reizigersvervoer (inclusief hogesnelheidstreinen) en welke reistijdverkortingen daarmee kan worden bereikt. Voor alle alternatieven en varianten zal naar de mening van de Commissie bij tracering, inrichting en milieugevolgen echter primair moeten worden uitgegaan van goederenvervoer. Alleen voor die tracés waarop 'samengebruik' duidelijke meerwaarde heeft zal het MER moeten aangeven welke wijzigingen in ligging en inrichting van de tracés nodig zijn ten opzichte van 'alleen gebruik' voor goederenvervoer. Op deze wijze kan worden voorkómen dat een ongewenste interferentie optreedt tussen de besluitvorming over het goederenvervoer en het personenvervoer.

De Commissie adviseert in het kader van deze m.e.r. een gebruiks-waarde analyse uit te voeren voor de strategische alternatieven voor het internationale reizigersvervoer, in verband met de eventuele keuze voor medegebruik van de Noordoostelijke verbinding voor hoge snelheids personenvervoer. Ook zal bij de strategische verkenning van het personenvervoer de eventuele regionale functie voor reizigers moeten worden betrokken.

**Samenstelling van de werkgroep:**

prof.dr.ir. J.F. Agema

drs. G.J. Baaijens

dr. E.F. Blokker

ir. W.H.A.M. Keijsers

ir. J. Krabbendam

ir. J.J.H. Meulman

dr.ing. A. von Meier

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

**Secretaris van de werkgroep:** drs. S.A.A. Morel

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen NOV

1	dr J.H.W. Goslings, Epse	62	G.J. Boers, Zutphen
2	A. Lensing, Dieren	65	Fa Peters en Klein Herenbrink, Angerlo
3	mr J.H.W. Lps, Velp	69	Fam. E.G. Baas en Fam. G.A. Baas, Ellecom
4	A. Koers, Hengelo	71	Gemeente Deventer, Deventer
7	Stichting Bijzondere Begraafplaats Ellecom-De Steeg, Ellecom	72	mw J.M. Engels-Wiggers, Arnhem
8	H. van Harten, Hengelo	73	E. Boevé, Almen
9	D.J. Tijken en mw drs J.J. Dijken-Hendriksen, Vierakker	76	N.J. Rippe, Oosterbeek
10	H.J. Drent, Doesburg	77	J. Koskamp, Drempt
11	C. Lodder en mw D.C. Bons-Leegwater, Baak	78	Fam. R.F. ten Have, Beltrum
12	ir G.A.L. van Hoek, Arnhem	80	Slagerij Booltink, Dieren
13	H. Hampsink (34 handtekeningen), De Lutte	81	dr H.A.I.M. van Leusden, Oosterbeek
14	O.T.J. de Vroomen, Markelo	82	mr M.M.J.J. Gerrits en mw M.A. Visser, Ellecom
15	J. Geurts en mw S. Geurts-Steen, Dieren	83	Fam. W. Gijsman, Steenderen
16	H.J.W. Niesink, Doesburg	84	Fam. W. de Boer, Steenderen
17	Bewoners Beekseweg (8 handtekeningen), Babberich	85	Belangengroep Twentelijn niet door Oldenzaal, Oldenzaal
18	ir P. Silvis, Amsterdam	87	Fam. P. Bast, Lochem
19	E.J. ter Meulen, Arnhem	88	H.M. Berentsen, Zutphen
20	Belangenvereniging Ellecoms Belang, Ellecom	89	dr J.F. van Oosten Slingeland, De Steeg
23	Gemeente Stad Delden, Delden	90	H.H. van Oosten, Drempt
25	H.E. Smallegoor, Warnsveld	92	Fam. Lodewijk, Rheden
29	Vereniging van Gedupeerden door Betuwespoorlijn in Babberich en Oud Zevenaer, Babberich	93	ir A.B. Smits, Oosterbeek
30	B. Jansen, Dieren	94	Fa Blikman en Zn, Zutphen
31	mw A. Vugts-van Osch, Spankeren	95	Twents Carmelleyceum, Oldenzaal
32	Rhedens Dorpsbelang, Rheden	96	Café-Restaurant De Roskam BV, Drempt
33	R.J.M. Elferink, Dieren	97	G.J. Aaldering, Doesburg
36	Stichting Milieuraad Hengelo e.o., Hengelo	98	mw H. Willems-Berendsen, Doesburg
37	A.J.A. Welting en drs R.J.M. Meijers, Kilder	99	W. Willemsen, Rheden
39	M.A. Wildenbeest, Zutphen	100	mw M.E. Adriaanse, Ellecom
41	H.A.M. Raben, Didam	101	drs G.H. Ingenhoest, Ellecom
44	S. van der Ven en mw C.J. van der Ven-van Bruggen, Ellecom	102	F.R. van Zetten, Dieren
45	E. van Dongen, Drempt	103	H.B.G. Henrix, Doesburg
46	Rentmeesters- en Administratiekantoor Duvekot (inzake jkvr A.C. Sandberg en jkvr. M.A.J. Sandberg), Rheden	104	mr A.J.M. Vester, Baak
49	mr F.C. de Vries, Arnhem	105	B.J. Westendorp en mw Y. Koning, Steenderen
51	B.A.G. Hesselink, Angerlo	106	Gemeente Gorssel, Gorssel
54	C.G.A. Rosmalen, Doesburg	107	dr H. Derksen, Dieren
55	SkyArt/Flying Objects, Steenderen	109	Maatschap A.A.J. Fontaine, Giesbeek
56	Gemeente Rijssen, Rijssen	110	S.J. Vogelaar, Steenderen
57	mw W.H. Kuiper-Verkuyl, Almen	112	F.P. Zwijnenberg, De Lutte
58	Gemeenteraadsfractie Partij van de Arbeid Arnhem/Gemeenteraadsfractie Christen Democratisch Appèl Arnhem, Arnhem	115	W. Perk, Rheden
59	F.W. Pieron, Rheden	116	mw R. Wilvink, Zutphen
60	D. Wismeijer en mw A.L. Wismeijer-Remijn, Ellecom	117	Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf (BRD)
61	H. Groot, Rheden	119	Vereniging van Eigenaren Prinses Beatrixstraat 38 t/m 68a, Hengelo
		120	Belangenvereniging Dieren e.o., Dieren
		121	Maatschap E.A.H. en H. Heyting, Angerlo
		122	B.H. Nieuwland, Rheden
		124	W.H. Kerstens, Elst
		125	Van Mierlo Metaalbewerking BV, Baak
		126	Gemeente Zutphen, Zutphen
		127	Gemeente Wierden, Wierden
		128	Gemeente Markelo, Markelo
		130	Zuiveringsschap Rivierenland, Tiel

253	D.G.M. Kip en mw M.M.B. Lansink-Kip, Boekelo	337	mw Q.F. Spoor-Feith, Rheden
260	H. Schieven, Toldijk	338	mw A. Kaboord-Versnel, Rheden
261	H.J. Schieven, Toldijk	339	H.C. Boxman, Rheden
262	mw A.W. Mijlhoff-Benschop, Rheden	342	mw A. Kortjes, Rheden
263	Werkgroep NSW Landgoederen Enschede-Noord, Almelo	343	ds A.C. Dorhout Mees, Velp
264	mw P.M.J. van Dobbenburgh-Schut, Rheden	344	H. Lodewijk en mw M. Rutgers, Oosterbeek
265	mw W.J. Bakker, Rheden	345	J.J.P.M. Peeters, Doesburg
266	Bewonersgroep Hummelo en Keppel, Drempt	348	J. van Waning, Amsterdam
269	T. de Jonge, Zutphen	349	G. en E. Wessels Melkveehouderijbedrijf, Markelo
270	Stad en Ambt Doesborgh, Doesburg	352	W. Fransen, Oldenzaal
271	Ondernemersvereniging Handel en Nijverheid Rheden, Rheden	354	H.A.G. Tönis, Oldenzaal
272	Pannekoekhuis Strijland/H. Westdijk, Rheden	356	D. Wouters en mw H. Wouters-de Haas, Oosterbeek
276	Gemeente Wehl, Wehl	357	C.M.M. van Breukelen, Rheden
278	G. van Middelkoop, Warnsveld	358	mw L.A. Feith-Maat, Oosterbeek
279	J.A. Weustink, Doesburg	359	A.B.M. Bokkers en mw P.J.M. Bokkers-Botman, Zutphen
280	LTO, Afdeling Neede, Rietmolen	360	M.W. Goldsmid en V.M.E.J.F. Voorhuis, Angerlo
281	Administratie Landgoed Middachten, Dieren	362	Th.W. de Graaff, Rheden
283	mw M. Ruiter en M. Witberg, Arnhem	363	J.J.C. Hoftijzer, Almen
284	IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, Afdeling Oost-Veluwezooim, Rheden	364	mw M.C.M. Reijers, Babberich
285	Gemeente Oldenzaal, Oldenzaal	365	M.W.G.A. Visser, Babberich
287	Franciscusschool, Oldenzaal	366	A.J. Leeman, Dieren
288	Gemeente Hummelo en Keppel, Hoog-Keppel	367	dr A.H. Enklaar, Enschede
291	AEGON Recreatie Holding BV, Den Haag	368	O. Nuninga, Babberich
292	Gemeente Rheden, De Steeg	370	Fam. B.Th.M. Koopmann, Oldenzaal
295	Gelders Genootschap tot Bevordering en Instandhouding van de Schoonheid van Stad en Land, Arnhem	371	mw I. Wessels-van Zalingen, Steenderen
298	Gemeente Steenderen, Steenderen	372	Fam. Chr. Beumer, Rheden
302	Kerkvoogdij NH Kerk te Drempt, Drempt	373	F.J. Kutschruiter, mw R.J.R. Kutschruiter-Stark en H. Hoogkamp, Angerlo
303	R.P. Hulleman, Almelo	375	Gemeenteraadsfractie Socialistische Partij Doesburg, Doesburg
304	Fam. H. Veltman, Rheden	377	Werkgroep Betuwelijn door Arnhem is Rampzalig (BAR), Arnhem
305	J.P. Koper, Velp	378	Vereniging Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking (RONA), Rijssen
315	TAK, De Steeg	379	GroenLinks Renkum, Renkum
317	LTO MidOost, Afdeling Zuid West Salland, Lettele	380	Vordense Landbouwfederatie, Gorssele Landbouwfederatie en Landbouwor-organisatie ZMO Warnsveld, Vorden
318	Belangengemeenschap De Steeg en Havikerwaard, De Steeg	381	E.J. Koper, Rheden
321	M. Labb, Velp	387	J. Driessen, mw H.J.M.J. Driessen-Polhuis en M. Driessen, Rheden
322	ir J.F. Zantinge, Velp	388	J.H. den Herder, Haaksbergen
323	Belangenvereniging Welzijn Inwoners Stad Doesburg, Doesburg	389	Gemeenteraadsfractie GroenLinks Oldenzaal, Oldenzaal
324	L.H. van Amersfoort Zuivelhuis VOF, Rheden	390	Stichting Hart voor Eefde, Eefde
326	dr J. Weber en mw G.M.M.Th. Weber-Engels, Oosterbeek	391	Maatschap J. Vredegoor van Gerven, Steenderen
327	L.W.R. Felleman, Steenderen	392	Vereniging ROVER, Werkgroep Spoorwegen, Amersfoort
328	J.M. Jansen en mw K. van Onna, Rheden	393	G.A. van Erk en mw R. van Erk-van Heusden, De Steeg
329	mw L.G. Brouwer-van den Berg, Oosterbeek	394	M.J. van der Kaay, Spankeren
333	Vereniging Wijkraad Roershoek-Vossenbelt/Wijkraad Slangenbeek, Hengelo	395	mw E. Verschuren, Vierakker
334	S.J. de Jonge, Arnhem	396	drs W.E. Kooijman, Drempt
336	Fam. E. Hartjes, Angerlo	397	H. Weerkamp, Steenderen
		398	Camping Dorado Beach BV, Camping Het Zwarte Schaar, Camping IJsselstrand BV, Doesburg

	Angerlo/Drempt/Hummelo	588	J. Keppels, Zutphen
534	Maatschap G. en D.W. Hesselink-Wijers, Angerlo	589	Maatschap G.A. en G.H.M. Bolder, Nieuw-Dijk
535	Gezamenlijke Landbouwfederaties in de gemeenten Steenderen, Angerlo, Hummelo, Keppel en Doesburg, Drempt	590	B.A.J. Hakvoort, Drempt
536	G.P. Vrieze, Hoog-Keppel	591	G.J. Regelink en mw C.J.E. Regelink-Vrieze, Laag-Keppel
537	L.H. Wentink, Hummelo	592	R. Klein Ikkink, Baak
538	mw G.H. Schriek-Willemsen, Doesburg	593	Actie Vereniging Leefbaar Nieuw-Dijk (98 eensluitende reacties), Nieuw-Dijk
539	B. Wijers, Angerlo	594	mw M. Verbücheln, Didam
540	S. Harmsen, Lathum	596	Buurtvereniging Het Groene Veld, Nieuw-Dijk
541	C.J. Pennekamp, Angerlo	597	H.B. Derksen, Didam
542	G.T.H.J. Lamers, Angerlo	598	Fam. W. Reintjes, Didam
543	mw H. Giesen-Metz, Angerlo	599	V. Menting, Didam
544	J. Wipfler, Doesburg	600	W.J. Loef en mw A. Loef-ter Soert, Didam
545	Gebr. H. en L. van Schriek, Angerlo	601	T.G. Olthof, Didam
546	W. en F. Nieuwenhuis, Angerlo	602	H. Kummeling en W.G.M. Thijssen, Didam
547	Fam. H. Bernds, Angerlo	607	Actie Velp in Twee Neel/Op ons dak geen Betuwetak (52 handtekeningen), Velp
548	J.M.J. Smeenk, Giesbeek	608	G. de Kuijper, Velp
549	Actie Landbouworganisaties ZMO/LTO MidOost 4 (401 eensluitende reacties), Baak/Steenderen/Toldijk	609	ir F.H. Meijer en mw J.H. Roth-van Kuijpers, Velp
550	H.J. Regelink, Eefde	610	M. Maalcke, Velp
551	N. Eliesen, Baak	611	H.M. Otten, Velp
552	G.J. Huetink, Bronkhorst	612	J.F.A. Zunnabeld, Velp
553	E.J. Huurnink, Vierakker	613	mw A. Eringsfeld, Velp
554	G. en D. Wagenvoort, Vierakker	614	mw I. van IJzeren-Kuiper, Velp
555	H. de Groot, Almen	615	mw R.N.J. Kamphuisen, Velp
556	G.H. Garritsen, Toldijk	616	mw T.M. Sanders-Burgers, Velp
557	H.H. Beekman, Doesburg	617	mw H.M. Roelofsen-Budel, Velp
558	A. Besseling, Bronkhorst	618	mw E.H. de Vries-van der Knokke, Velp
559	J.W. Smallegoor, Zutphen	619	H. Westmijze, Velp
560	H.J. Hissink, Vierakker	620	M.H.M. Vermeulen en mw S.H.J. Venhorst, Velp
561	W.H. Makkink, Eefde	621	mw P.I. van den Hoven-de Bruijn, Velp
562	B.J.H. Peters, Drempt	622	J. Boks, Velp
563	Th. van Haeren, Didam	623	Anonieme reactie, Velp
564	H.A.M. Gieling, Didam	624	Anonieme reactie, Velp
565	A. Aalderink, Eefde	625	Anonieme reactie, Velp
566	Fam. B. Rouwenhorst, Eefde	626	Anonieme reactie, Velp
567	H.J. Hoogkamp, Doesburg	627	Actie Bewoners Vierakker/Wichmond (98 eensluitende reacties), Wichmond
568	L.R.A. Verheij en mw M.J. Verheij-Winters, Steenderen	628	Fam. J. ten Have, Wichmond
569	B.J. Jansen, Baak	629	mw M. Verwoerd, Wichmond
570	H.W.E. Reilink, Kring van Dorth	630	Ph. en G. Vaartjes, Wichmond
571	Jonge Agrarische Vrouwen Steenderen, Baak	631	mw H. Masselink, Wichmond
572	R. van Westering, Baak	632	Actie Huurdersvereniging Rosande van Wassenaersheuvel (77 eensluitende reacties), Oosterbeek
573	A.J. Heijenk, Eefde	634	Actie Bewoners Nieuw-Dijk (108 eensluitende reacties), Nieuw-Dijk
574	G. Pelskamp, Almen	637	Actie Bewoners Oosterbeek (7 eensluitende reacties), Oosterbeek
575	G. Loman en mw A.E. Loman-Ottens, Vierakker	638	Actie Bewoners Toldijkseweg (3 eensluitende reacties; 41 handtekeningen), Steenderen
576	H. Herberts, Doesburg	639	Actie Bewoners Spreeuwenstraat (4 eensluitende reacties), Hengelo
577	R. Bannink, Kring van Dorth	641	mw G.A.M. Snelder-Wissink, Baak
578	E. Hendriksen, Zelhem	642	mw M.C.E. Bonga-Tulleken, Vierakker
579	R.J.M. Horstink, Olburgen	647	mw N.W. Wijers-Hankoop, Steenderen
580	G. en I.B. Boschloo, Almen		
581	E. van Zeijts en mw D. van Zeijts-de Groot, Eefde		
582	H.A.J. Berends, Almen		
583	T.H. Janssen, Keijenborg		
584	B.H. Hendriks, Baak		
585	R. Wolbrink, Baak		
586	mw J. Wolbrink, Baak		
587	Anonieme reactie, Keijenborg		



- 340 G. Lenderink, Rietmolen  
341 H.J.G. Holtkamp, Enschede  
350 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), Amersfoort  
351 Regio Twente, Enschede  
353 Werkgroep Leefbaar Olden Eibergen, Eibergen  
355 M.J.M. te Poele, Lichtenvoorde  
369 J.H. te Grootenhuis, Varsseveld  
374 Milieuraad Haaksbergen, Haaksbergen  
376 Gelderse Milieufederatie (mede namens Natuur en Milieu Overijssel, Geldersch Landschap, Overijssels Landschap en Natuurmonumenten Inspecties Gelderland en Overijssel), Arnhem  
382 ir G.J. ter Kuile, Boekelo  
383 IVN Vereniging voor Natuur -en Milieueducatie, Afdeling Groenlo, Eibergen, Neede, Eibergen  
384 Haarlo's Belang, Haarlo  
385 J.E. Hanterink, Oldenzaal  
400 Boekelose Ondernemers Vereniging (BOV), Boekelo  
407 Fam. P. Roosendaal, Varsseveld  
409 P.K.T. Lenos, Boekelo  
413 Fam. J.W. en A.A. te Fruchte, Beltrum  
414 M.G.J. Witbreuk en S.B.M. ten Thije o.g. Boonkkamp, Boekelo  
433 mw E. Weernink-Gröniger, Rietmolen  
434 mw C.C. Wagenaar-van den Nieuwenhof, Nieuw-Dijk  
435 ir A.J.W. Voorthuis, Hengelo  
439 Stichting De Overijsselse Molen, Holten  
441 Gemeente Warnsveld, Warnsveld  
442 Gemeente Didam, Didam  
443 Landbouwfederatie Lichtenvoorde, Vragender  
444 dr H.E. van der Aa, Boekelo  
445 Groessen In Protest (GRIP; 209 handtekeningen), Groessen  
448 A. Brummelhuis, Oldenzaal  
451 Gemeente Zevenaar, Zevenaar  
452 Stichting Museum Het Schildersvak, Enschede  
453 LTO MidOost/Landbouwmaatschappij ZMO, Deventer  
454 R. Stevens, Doesburg  
457 W.G. Jansen, Enschede  
458 C. van Dijk, Oosterbeek  
460 Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Zeist  
461 Fam. W. Waanders, Haaksbergen  
463 H.W.P. Quartero PhD, Enschede  
472 F. Brouwers en A.J.T. Schennink, Velp  
473 J.C. Liefertink, Eibergen  
527 J.B. ten Hag, Haaksbergen  
595 M.J.A.M. van Spanjen, Nieuw-Dijk  
603 Actie Bewoners Tracégebied RW15 Varsseveld-Enschede (57 eensluitende reacties), Enschede/Haaksbergen/Rietmolen  
604 Fam. W. Pulle, Rietmolen  
605 G.L. Egberink, Boekelo  
606 J.A. Egberink, Enschede  
633 Actie Vereniging Heelwegs Belang (88 respectievelijk 89 handtekeningen), Heelweg  
635 Actie Bewoners Doesburg/Angerlo (31 eensluitende reacties), Doesburg/Angerlo  
636 D. Oskamp, Doesburg  
640 A.F., G.A. en J.G. 't Hoen, Haaksbergen  
643 Gemeente Haaksbergen, Haaksbergen  
646 prof. dr A.D.F. Addink, Leiden  
652 Staatstoezicht op de Volksgezondheid, Inspecties van de volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu voor Gelderland en Overijssel, Arnhem en Zwolle