

Notitie Reikwijdte en Detailniveau


Milieu-effectrapportage
Extra Sneltrain
Groningen Leeuwarden



Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Milieueffectrapportage Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden

Besluit kenmerk: IENM/BSK-2013/61101
Vastgesteld op 21 mei 2013, te 's-Gravenhage
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,



Wilma J. Mansveld



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
	Achtergrond Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden	3
	Het project ESGL	3
	Nut en noodzaak voor ESGL	4
	MER-plicht voor ESGL	4
	Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NR&D) en MER inhoudelijk	4
	Context van MER: andere studies en besluitvorming in omgeving	5
2	Plangebied en studiegebied	7
	Plangebied	7
	Studiegebied	7
	Ingebruikname en planhorizon	7
3	Referentiesituatie, voorgenomen activiteit en redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten	8
	Inleiding	8
	Referentiesituatie ("als het project niet wordt uitgevoerd")	8
	Voorgenomen activiteit ("Projectalternatief")	9
	Redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten	10
4	Besluitvorming en publieke momenten	12
5	Te onderzoeken milieuaspecten	14
	Inleiding	14
	Geluid	14
	Externe veiligheid	15
	Luchtkwaliteit	15
	Trillingen	16
	Ecologie	16
	Waterhuishouding	17
	Archeologie en cultuurhistorie	17
	Bodem	18
	Stedelijke en landschappelijke inpassing	19
	Barrièrewerking	19
	Gezondheidseffecten	19
6	Beantwoording inspraakreacties Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau	20
	Verklarende woordenlijst	56

1 Inleiding



Achtergrond Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden

Op 23 juni 2008 is het convenant 'Regiospecifiek Pakket Zuiderzeelijn' (RSP-ZZL) ondertekend door het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat, de voorzitter van de Stuurgroep Zuiderzeelijn en de gedeputeerden van de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Flevoland. De projecten uit het RSP-ZZL richten zich onder andere op het verbeteren van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer en de weg, zowel binnen als buiten de regio Noord-Nederland. ProRail heeft de spoorgerelateerde projecten uit het convenant vertaald in infraproducten, die zijn opgenomen in het 'Programma Noord Nederland' (PNN). Het product Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden (ESGL) maakt deel uit van dit programma. In het convenant is het project omschreven als *partiële uitbreiding spoor Leeuwarden – Groningen*, onderdeel van het Concrete project Openbaar vervoer. Met ESGL wordt beoogd een extra sneltrain per richting per uur te laten rijden tussen Groningen en Leeuwarden. Daarmee bestaat de beoogde dienstregeling voor het reizigersvervoer uit twee sneltrains en twee stoptreinen.

Het project ESGL

Het project ESGL bestaat uit het realiseren van:

- Een spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk.
- Maatregelen aan alle stations tussen Groningen en Leeuwarden, behalve de stations: Groningen en Leeuwarden Camminghaburen.
- Snelheidsverhogende maatregelen op het traject Leeuwarden – Veenwouden.
- Snelheidsverhogende maatregelen op het traject Grijskerk – boog Hoogkerk.
- Het aanpassen van de verkanting op de boog Hoogkerk.
- De aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor reizigers i.v.m. de overwegveiligheid te Grijskerk.
- Het nemen van maatregelen aan de overweg Paterswoldseweg te Groningen en de overweg Schrans te Leeuwarden.
- Het mogelijk verbeteren van de overwegveiligheid op overige overwegen tussen Groningen en Leeuwarden.
- Een keurvoorziening te Zuidhorn eventueel met perron.
- Eventuele geluidmaatregelen.
- Eventuele overige maatregelen, die voortvloeien uit effectenonderzoeken.

Nut en noodzaak voor ESGL

De provincies Groningen en Fryslân streven continu naar een kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoer structuur. Het spoorwegnet vormt de ruggengraat van deze OV structuur. Hoogwaardig betekent met een hoge frequentie en zo snel en comfortabel mogelijk. Vanuit deze visie op openbaar vervoer wordt op de spoorverbinding Groningen – Leeuwarden een extra sneltrein geïntroduceerd. Hierdoor ontstaat op dit traject een dienstregeling met twee stoptreinen en twee sneltreinen per uur.

De steden Groningen en Leeuwarden vervullen een sterke regionale functie als het gaat om werk, onderwijs, commercie en medische zorg. Bereikbaarheid van deze steden is daarom van essentieel belang. De sneltreinen brengen de reizigers twee maal per uur in 35 minuten van de ene naar de ander provinciale hoofdstad. De sneltrein is daarmee concurrerend met de auto. De beide stoptreinen ontsluiten twee maal per uur het tussenliggende gebied.

Een dienstregeling met vier treinen per uur maakt het mogelijk om goede aansluitingen te creëren op andere treinen en bussen. Hierdoor kunnen op verschillende stations knooppunten gerealiseerd worden en ontstaat een aantrekkelijk OV product met een overzichtelijke dienstregeling. In combinatie met het aanbieden van voldoende treincapaciteit kunnen extra reizigers aangetrokken worden. Hiermee is en blijft de trein een kwalitatief hoogwaardige manier van reizen.

De provincies en Arriva verwachten een reizigersgroei op de spoorlijn Leeuwarden-Groningen van 61% in de periode 2008 – 2020. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) verwacht een reizigersgroei tussen 28 en 56% in dezelfde periode (bron: KIM-rapport Decentraal Spoor Centraal, september 2008). Reizigerstellingen op het traject Groningen – Leeuwarden in de periode 2005 - 2011 geven aan dat de groei ongeveer 25% is geweest.

Om het huidige aantal reizigers en de verwachte toekomstige groei daarvan te kunnen faciliteren is alleen de inzet van een extra sneltrein niet voldoende. Ook moeten hiervoor langere treinen worden ingezet. In het MER zullen 2 varianten van langere treinen worden onderzocht (153 meter en 168 meter).

MER-plicht voor ESGL

Om het project ESGL juridisch-planologisch mogelijk te maken wordt een procedure doorlopen op grond van de Tracéwet¹. Daarnaast is een activiteit die betrekking heeft op de aanleg, wijziging of uitbreiding van een spoorweg over een lange afstand MER-plichtig (MER: Milieueffectrapport), op grond van onderdeel C.2 van de Bijlage behorende bij het Besluit milieueffectrapportage. In de Nota van Toelichting op dit besluit is aangegeven dat “als indicatie” voor het begrip “lange afstand” 5 kilometer kan worden aangehouden. Omdat alleen al de spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk over een lengte van ongeveer 8 kilometer zal plaatsvinden, is het tracébesluit voor ESGL MER-plichtig. De Tracéwet-procedure wordt zodoende gecombineerd met een milieueffectrapportage (m.e.r.). Het doel van een m.e.r. is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen in de besluitvorming.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NR&D) en MER inhoudelijk

De Wet milieubeheer (Wm) schrijft voor, dat in de voorfase van de m.e.r. (voordat het MER daadwerkelijk wordt opgesteld) een participatiemogelijkheid wordt geboden voorafgaand aan het opstellen van het milieueffectrapport. Daarnaast dient het bevoegd gezag in elk geval adviseurs en betrokken bestuursorganen te consulteren over hun wensen omtrent reikwijdte en detailniveau. Deze informatie wordt gebruikt om te komen tot een definitieve afbakening van het onderzoek (de Notitie Reikwijdte en Detailniveau).

De m.e.r.-procedure start met de openbare kennisgeving van het voornemen en de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Dit voornemen bestaat onder meer uit de “ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau”. Voor de tervisielegging van de ontwerp NR&D is op 5 december 2012 een kennisgeving geplaatst in onder anderen de Staatscourant (nr. 25185). De NR&D is vervolgens als ontwerp van 6 december 2012 tot en met 2 januari 2013 ter visie gelegd en toegestuurd aan de wettelijke adviseurs en bestuursorganen. Dit document werd openbaar gemaakt, zodat andere overheden, bedrijven en burgers konden meedenken en eigen wensen en voorkeuren over de reikwijdte en het detailniveau van het m.e.r.-onderzoek in konden brengen.

¹ Daartoe heeft de minister van Infrastructuur en Milieu, die bevoegd is om het tracébesluit vast te stellen, op 29 november 2011 de eerste stap gezet door het nemen van een Aanvangsbeslissing op grond van de Tracéwet (Nr. IENM/BSK-2011/156139). Die Aanvangsbeslissing is op 14 december 2011 gepubliceerd in de Staatscourant (Nr. 22482). Het betreft hier overigens een zogenoemde “verkorte Tracéwetprocedure”.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bevat: een beschrijving van het project ESGL, een antwoord op de vraag of er alternatieven en varianten voor dit project onderzocht worden, een beschrijving van de milieuaspecten die onderzocht worden en de wijze waarop dit onderzoek plaatsvindt, plus een aanzet tot de inhoudelijke afbakening van de uit te voeren milieuonderzoeken in de m.e.r.

In de m.e.r. zullen zowel de positieve als negatieve effecten van de voorgenomen activiteit ten opzichte van de situatie zonder het project (de referentiesituatie) in beeld worden gebracht. Op basis van de effectbeoordeling worden, waar mogelijk en indien nodig, mitigerende en compenserende maatregelen geformuleerd. De effecten worden afhankelijk van de milieufactoren kwantitatief en/of kwalitatief op basis van bestaande en beschikbare gegevens en rekenmodellen bepaald.

Context van MER: andere studies en besluitvorming in omgeving

Buiten de scope van ESGL zijn er in de directe omgeving van het studiegebied ESGL de volgende projecten:

Voor de actuele status van deze projecten wordt verwezen naar hoofdstuk 3.

Spoorzone Groningen

De (toenmalige) ministeries van VROM en Verkeer & Waterstaat, de gemeente Groningen en de provincie Groningen, ProRail en NS Poort hebben in oktober 2009 een intentieovereenkomst ondertekend om samen het Groningse stationsgebied te ontwikkelen. In deze overeenkomst is vastgelegd dat de spoorzone wordt ontwikkeld tot een levendig en aantrekkelijk gebied met woningbouw, cultuur, publieke voorzieningen en bedrijvigheid. Ook wordt de aanlooproute vanaf het station naar de binnenstad aantrekkelijker gemaakt. Momenteel bevindt dit project zich in de fase van planvoorbereiding.

Groningen Europapark

Eind 2012 werd het Station Europapark officieel in gebruik genomen. De bouw is in de zomer van 2011 aangevangen. Dit station is ontwikkeld door een samenwerking tussen de gemeente Groningen en ProRail. Dit project ligt ongeveer anderhalve kilometer ten oosten van de grenzen van het studiegebied.

Knoop Groningen

Door het Samenwerkingsverband Noord Nederland (SNN) is een initiatief gestart om het treinverkeer in het noorden van het land te versterken. Het initiatief heeft onder meer tot gevolg dat het station en emplacement Groningen deels anders ingericht gaat worden. Dit project is bekend onder de naam Knoop Groningen. In al de plannen van



Knoop Groningen wordt zeker gesteld dat op het emplacement Groningen of in de nabijheid van het emplacement Groningen voorzieningen worden getroffen zodat invulling gegeven wordt aan de behoefte aan opstel- en servicecapaciteit.

Groningen – Heerenveen

De provincies Groningen en Friesland hadden plannen om een spoorlijn aan te leggen tussen Groningen en Heerenveen. Deze treinverbinding zou eraan bij moeten dragen dat Noord-Nederland beter bereikbaar wordt. De provincies hebben onderzocht of het financieel haalbaar is om de spoorlijn aan te leggen. Er blijkt een tekort voor de aanleg en de exploitatie te zijn. Het Breed Bestuurlijk Overleg (de portefeuillehouders van de provincies Fryslân en Groningen, en van de gemeenten Groningen, Leek, Marum, Smallingerland, Opsterland en Heerenveen) heeft op vrijdag 25 mei 2012 in meerderheid geadviseerd te stoppen met de voorbereiding van de spoorlijn Heerenveen – Groningen. De Provinciale Staten van Groningen en Friesland hebben uiteindelijk besloten te stoppen met dit project.

Halte Hoogkerk

Gemeente Groningen en provincie Groningen en de regio Groningen – Assen hebben in het kader van het Raamwerk RegioRail de ambitie een halte Hoogkerk te realiseren. Binnen ESGL wordt de halte niet gerealiseerd, maar de spoorconfiguratie wordt dusdanig gerealiseerd dat een station gebouwd kan worden zonder dat de configuratie van de sporen later aangepast hoeft te worden. De benodigde besluitvorming die de aanleg mogelijk moet maken heeft nog niet plaatsgevonden. Daarnaast moet nog financiële dekking voor de halte gevonden worden.

Transferium Zuidhorn

Op 7 mei 2012 heeft de raad van de gemeente Zuidhorn het bestemmingsplan "Zuidhorn-Reserveringsgebied transferium" vastgesteld. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het gebied ten zuidoosten van het gemeentehuis in Zuidhorn. Dit gebied is ingeklemd tussen het spoor en een deel van de nieuwe woonwijk Oostergast. Er staat in de huidige situatie een tijdelijk gebouw met een bijbehorende tijdelijke parkeerplaats. De bebouwing wordt gebruikt voor de tijdelijke huisvesting van twee supermarkten. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat de aanwezigheid van de supermarkten en parkeervoorziening kan worden voortgezet tot 1 april 2015. Na deze termijn is deze grond bestemd voor "Groen".

Noord-West 380 kV

Er is te weinig transportcapaciteit voor stroom tussen Noord en West Nederland. Daarom moet de transportcapaciteit tussen Eemshaven en West Nederland worden vergroot. Dat gebeurt middels het project "Noord-West

380 kV" door tussen Eemshaven en Ens een nieuwe 380kV verbinding te bouwen (gecombineerd met de bestaande 220kV verbinding) en tussen Ens en Lelystad de transportcapaciteit van de bestaande 380kV verbinding te verhogen. Het project "Noord-West 380 kV" is nog in de fase van planvoorbereiding en zal naar verwachting het project ESGL op één locatie kruisen. Die locatie ligt net ten westen van Groningen.

Regiotrams

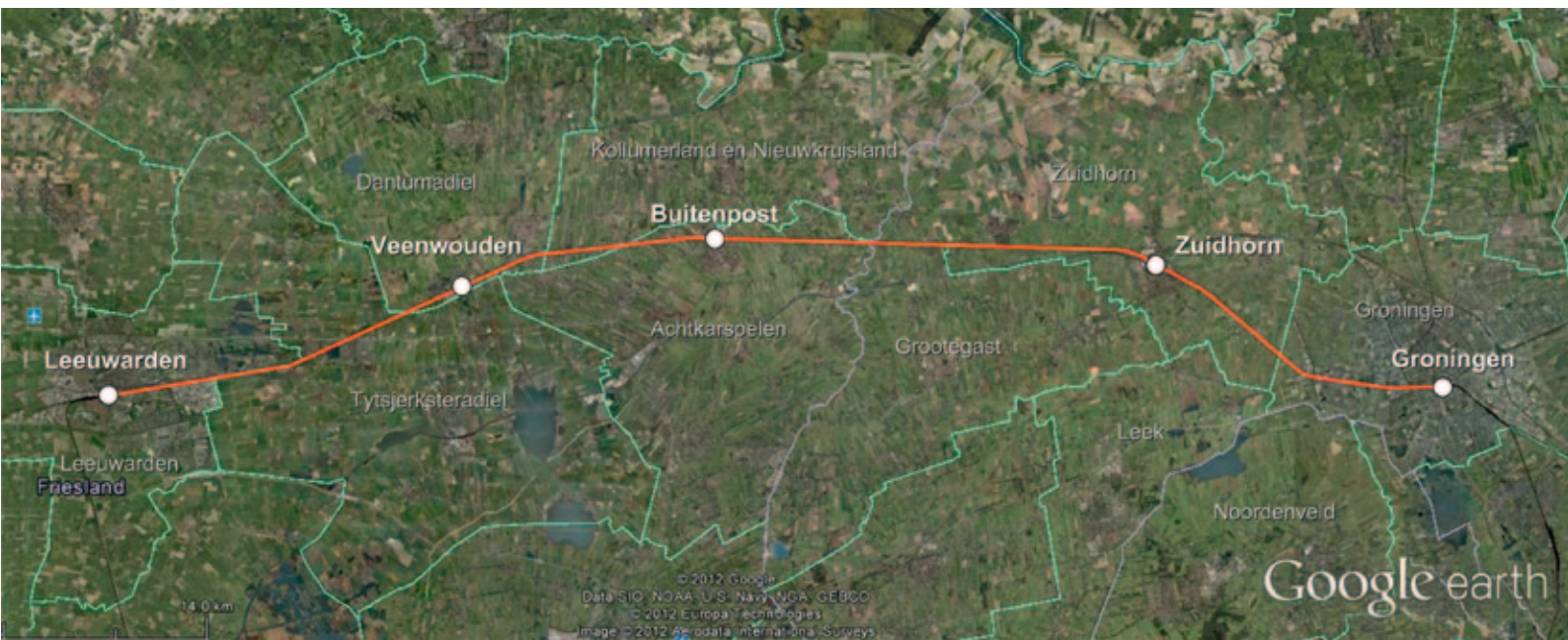
In het kader van het Raamwerk RegioRail worden in de stad Groningen twee tramlijnen gerealiseerd, die geschikt zijn voor regiotrams. De intentie is om na 2020 door te rijden met regiotrams op bestaand spoor. De corridors die onderzocht worden, en relatie hebben met de spoorlijn naar Leeuwarden, zijn Zuidhorn en Leek/Roden.

Overig

Naast de bovengenoemde projecten zal in het MER een volledig overzicht worden opgenomen van projecten in de directie omgeving die relevant kunnen zijn, waaronder woningbouwprojecten en infrastructuurprojecten.

Naast bovengenoemde projecten zullen op en naast het projecttracé ook vervangingsprojecten worden uitgevoerd (bijvoorbeeld de spoorbrug over het Van Starckenborghkanaal te Zuidhorn) en zal onderhoud worden gedaan.

2 Plangebied en studiegebied



Figuur 1: Plangebied ESLG

Het plangebied is het gebied waar daadwerkelijk bouwwerkzaamheden en gerelateerde ingrepen zullen plaatsvinden. Het studiegebied is het gebied waar relevante milieugevolgen te verwachten zijn, als gevolg van het project.

Plangebied

Het plangebied voor het project ESLG is weergegeven in figuur 1.

Het plangebied betreft het tracé tussen station Groningen en Leeuwarden, dat is tussen km. 80.100 en km. 26.050. De breedte van het plangebied wordt bepaald door de ruimte die nodig is om ESLG te realiseren. Het plangebied omvat alle spoorwegbouwkundige maatregelen die deel uitmaken van het project ESLG. Daartoe horen ook eventuele mitigerende en compenserende maatregelen die op grond van milieuonderzoeken genomen worden, zoals geluidschermen.

Studiegebied

Het studiegebied omvat het gebied waar milieugevolgen ten gevolge van ESLG van invloed zijn. Het studiegebied is daarmee in ieder geval groter dan het plangebied. De ligging van de grenzen van het studiegebied kan per milieuaspect verschillen. Om die reden is het studiegebied slechts indicatief aan te geven, als het spoortraject tussen Groningen en Leeuwarden. Na de afronding van de afzonderlijke milieuonderzoeken zal bekend zijn wat de grenzen van het studiegebied zijn.

Ingebruikname en planhorizon

Het beoogde jaar van ingebruikname van ESLG is 2017. In het MER wordt voor het bepalen van de milieueffecten uitgegaan van de planhorizon tien jaar na ingebruikname van het project ESLG, dus 2027, en wordt voor het dimensioneren van de benodigde maatregelen uitgegaan van de verwachte treinaantallen in 2027. Met de planhorizon wordt rekening gehouden, omdat op grond van artikel 19 van de Tracéwet tot 10 jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit de aanvang van de uitvoering van ESLG uitgesteld mag worden.

3 Referentiesituatie, voorgenomen activiteit en redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten



Inleiding

In het MER worden zowel de positieve als negatieve effecten van het project (projectalternatief en varianten) in beeld gebracht ten opzichte van de referentiesituatie. De milieuaspecten die bij de toetsing aan de orde komen zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

Referentiesituatie (“als het project niet wordt uitgevoerd”)

Bij de effectenbeschrijving in de referentiesituatie wordt uitgegaan van de bestaande situatie plus de autonome ontwikkeling op en langs het studiegebied in het jaar 2027, zonder dat het project is uitgevoerd. Voor de referentiesituatie in het jaar 2027 wordt geen rekening gehouden met autonome groei van het treinverkeer op het traject Groningen – Leeuwarden (in aantal treinen), want er wordt verondersteld dat zonder het project ESGL geen groei van treinverkeer (in aantal treinen) op dit traject mogelijk is. Projecten in de omgeving, die los staan van de voorgenomen activiteit, die al in uitvoering zijn of

waarbij redelijk zicht is op realisatie maken wel deel uit van de referentiesituatie.

Verkeer en vervoer

De treinaantallen voor het reizigersvervoer en goederenvervoer in de referentiesituatie per tijdseenheid per richting voor 2017 en 2027 zijn opgenomen in tabel 1 op pagina 9.

Voor het aantal goederentreinen over het spoor tussen Groningen en Leeuwarden is uitgegaan van 0,1 per uur per richting. Dit is het aantal waarvan uitgegaan wordt in de marktprognose in de referentiejaren 2006, 2007 en 2008. Op basis van artikel 8, lid 1 sub c van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zou er 1 goederentrein per richting per uur mogen rijden op het traject, maar dit is geen reëel cijfer, omdat in dat besluit nog geen rekening is gehouden met de reeds geldende grenzen die de milieuwetgeving oplegt. ProRail geeft een prognose voor het traject af van maximaal 1 goederentrein per richting per dag, mits passend binnen de milieuo-

Tabel 1 ESGL Referentiesituatie, treinaantallen in 2017 en 2027

ESGL Referentiesituatie	2017	2027
Sneltreinen Groningen – Leeuwarden	1 per uur per richting	1 per uur per richting
Stoptreinen Groningen – Leeuwarden	2 per uur per richting	2 per uur per richting
Ochtend-pendeltrein Groningen – Zuidhorn	3 per dag per richting	3 per dag per richting
Goederentreinen	0,1 per uur per richting	0,1 per uur per richting

wetgeving. Er is voor gekozen om uit te gaan van de cijfers die voortvloeien uit de markprognoses voor 2006, 2007 en 2008. Zodoende wordt de “worst-case” in beeld gebracht, ook al wijkt die “worst-case” af van de werkelijkheid; momenteel rijden er, mede vanwege de economische crisis, vrijwel geen goederentreinen op het traject.

Voor 2017 wordt in de referentiesituatie uitgegaan van 1 sneltrein per uur per richting, 2 stoptreinen per uur per richting, plus 0,1 goederentrein per uur per richting. Daarnaast rijden er in de ochtendspits 3 pendeltreinen per dag per richting tussen Groningen en Zuidhorn. Voor 2027 wordt uitgegaan van exact dezelfde aantallen en typen treinen.

Spoorinfrastructuur

Uitgangspunt voor de spoorinfrastructuur in 2027 in de referentiesituatie is het bestaande spooraanbod, dus zonder het project ESGL. Er is buiten de scope van ESGL geen redelijk zicht op realisatie² van projecten, die invloed kunnen hebben op het spoorgebruik tussen Groningen en Leeuwarden. Voor de projecten Spoorzone Groningen, Knoop Groningen, Groningen – Heerenveen, Regiotrams en Halte Hoogkerk is (nog) geen redelijk zicht op realisatie. Gezien het bovenstaande vallen al de bovengenoemde projecten buiten de referentiesituatie van ESGL. Er wordt van uitgegaan dat onderhouds- en vervangingsprojecten op en naast het project geen nadelige gevolgen hebben voor het milieu, en daarom niet meetellen in de referentiesituatie.

Omgeving

Het project Groningen Europapark is reeds in uitvoering, maar heeft geen invloed op het gebruik van het spoortraject tussen Groningen en Leeuwarden. Om die reden valt het project Groningen Europapark buiten de referentiesituatie van ESGL. Er is nog geen redelijk zicht op realisatie van het project Noord-West 380 kV. Daarom valt dit project buiten de referentiesituatie. Binnen de referentiesituatie vallen de projecten waar reeds redelijk zicht is op realisatie. Dat zijn onder andere Suikerunie (bestemmingsplan Hoogkerk – Gravenburg vastgesteld op 22 juni 2011), Westpoort (bestemmingsplan Westpoort vastgesteld op 20 februari 2008) en Transferium Zuidhorn (bestemmingsplan Zuidhorn-Reserveringsgebied vastgesteld op 7 mei 2012).

Voorgenomen activiteit (“Projectalternatief”)

Het projectalternatief is de situatie in 2027 waarin alle benodigde maatregelen voor ESGL (zoals beschreven in hoofdstuk 1) zijn uitgevoerd die nodig zijn om binnen de vigerende wet- en regelgeving de beoogde treindienst te rijden.

Verkeer en vervoer

De treinaantallen voor het reizigersvervoer en goederenvervoer in het projectalternatief per tijdseenheid per richting voor 2017 en 2027 zijn opgenomen in de onderstaande tabel 2.

Tabel 2 ESGL Projectalternatief, treinaantallen in 2017 en 2027

ESGL Projectalternatief	2017	2027
Sneltreinen Groningen – Leeuwarden	2 per uur per richting	2 per uur per richting
Stoptreinen Groningen – Leeuwarden	2 per uur per richting	2 per uur per richting
Ochtend-pendeltrein Groningen – Zuidhorn	3 per dag per richting	3 per dag per richting
Goederentreinen	0,1 per uur per richting	0,1 per uur per richting

2 Redelijk zicht op realisatie van een project betekent: er is een RO-besluit voor vastgesteld, of er is een ontwerp RO-besluit voor ter visie gelegd, waarin het project volledig zal passen. Daarnaast dient het project in ieder geval financieel uitvoerbaar te zijn.

Het cijfer voor het aantal goederentreinen, zoals genoemd in de referentiesituatie, wordt in het projectalternatief in dezelfde vorm gehandhaafd. Wat het mogelijke toekomstige goederenvervoer betreft, is er dus geen verschil tussen de referentiesituatie en het projectalternatief. Dat betekent dat het project ESGL aan deze situatie niets wijzigt of toevoegt en dat er daarom ten aanzien van goederentreinen in het MER geen onderzoeksopgave is. In het MER wordt niet uitgegaan van een toename van het goederenvervoer. Het goederenvervoer wordt wel meegenomen in de effecten, voor zover goederenvervoer plaats zal vinden op nieuw aan te leggen spoor dat parallel aan het bestaande spoor wordt aangelegd, in het kader van dit project.

Voor 2017 wordt in het projectalternatief uitgegaan van 2 sneltreinen per uur per richting, 2 stoptreinen per uur per richting, plus 0,1 goederentrein per uur per richting. Daarnaast rijden er in de ochtendspits 3 pendeltreinen per dag per richting tussen Groningen en Zuidhorn. Voor 2027 wordt uitgegaan van exact dezelfde aantallen en typen treinen.

Spoorinfrastructuur

Uitgangspunt voor de spoorinfrastructuur rond 2017 is de referentiesituatie aangevuld met alle fysieke maatregelen die onder ESGL vallen (zie hoofdstuk 1).

Uit de maatregelen (zoals opgesomd in hoofdstuk 1) blijkt dat het niet noodzakelijk is het hele spoortracé tussen Groningen en Leeuwarden te verdubbelen om 1 extra sneltrein per uur per richting mogelijk te maken. Op enkele plaatsen is er reeds sprake van dubbel spoor. Tussen Zuidhorn en Hoogkerk zal het spoor verdubbeld moeten worden voor de extra sneltrein, om zodoende de gewenste dienstregeling mogelijk te maken. Die dienstregeling bleek niet uitvoerbaar door spoorverdubbeling over een korter of ander traject (Eindrapportage definitiestudie. Programma Noord Nederland, ProRail, oktober 2010, EDMS #2503793). Op andere deeltracés kan overigens wel volstaan worden met enkelspoor, om de gewenste dienstregeling uitvoerbaar te maken. Een eventuele halte voor Hoogkerk valt buiten de scope van het project ESGL.

Omgeving

Het project ESGL bestaat voornamelijk uit werken aan spoor, bestaande stations en overwegen. Ten behoeve van ESGL worden geen projecten in de omgeving van het spoor uitgevoerd.

Redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten

Alternatieven

In het MER wordt geen onderzoek naar alternatieven uitgevoerd, omdat dit op grond van de Crisis- en herstelwet (Chw) niet verplicht³ is. In het tracébesluit voor ESGL zullen de theoretische alternatieven en het uiteindelijk gekozen en gewenste alternatief nader beschreven worden. Het enige alternatief dat onderzocht wordt is het project ESGL, en wel uitgevoerd op de wijze zoals aangegeven is in hoofdstuk 1.

Varianten

In het MER worden binnen het projectalternatief twee varianten onderzocht:

1. Variant A: een treinlengte van 153 meter, waarvoor alle perrons tussen Groningen en Leeuwarden geschikt moeten worden gemaakt.
2. Variant B: een treinlengte van 168 meter, waarvoor alle perrons tussen Groningen en Leeuwarden geschikt moeten worden gemaakt.

De genoemde treinlengten gelden voor alle stop- en sneltreinen in de dienstregeling, maar alleen tijdens de ochtend- en avondspits.

De aanleiding tot de keuze van deze twee varianten, is dat het project zich nog beraadt over de inzet van de typen treinen, met ieder een verschillende lengte. Het betreft de volgende typen treinen:

- 3 gekoppelde treinstellen, 2 maal Stadler GTW 2/8 (56 meter ieder) en 1 maal Stadler GTW 2/6 (41 meter), dus in totaal 153 meter (Variant A).
- 3 gekoppelde treinstellen, Stadler GTW 2/8 (56 meter ieder), dus in totaal 168 meter (Variant B).

De milieueffecten van beide varianten zullen tegen elkaar worden afgewogen en bepalend zijn bij de uiteindelijke keuze.

Onderwerpen waarbij geen variantenonderzoek wordt uitgevoerd

De spoorverdubbeling tussen Zuidhorn en Hoogkerk wordt deels ten zuiden van het bestaande (enkel)spoor en deels ten noorden van het bestaande (enkel)spoor aangelegd.

Het deeltracé dat ten zuiden van het bestaande spoor, tussen ongeveer de spoorbrug over het Hoendiep en de boog ten westen daarvan wordt aangelegd, wordt niet ten noorden van het bestaande spoor aangelegd, omdat

³ ESGL is opgenomen in Bijlage II, lid G, sub 4 van de Chw. Om die reden is artikel 1.11 lid 1 sub a van de Chw op ESGL van toepassing. Die bepaling verklaart artikel 7.23 van de Wet milieubeheer (Wm), voor zover die regels stelt over alternatieven, voor de voorgenomen activiteit buiten werking.

ten noorden van het bestaande spoor een hogedruk aardgasleiding gesitueerd is. Het verleggen van een dergelijke leiding is uiterst kostbaar. Het aanleggen van het nieuwe spoor aan de zuidzijde van het bestaande spoor kost een fractie van het aanleggen van het nieuwe spoor aan de noordzijde van het bestaande spoor. Tevens ligt aan de noordzijde van het bestaande spoor, ten oosten van de Paterswoldseweg, een uitloper van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Om bovengenoemde redenen ligt een variantenonderzoek voor dat deeltracé niet voor de hand.

Het deeltracé dat ten noorden van het bestaande spoor, tussen ongeveer de spoorbrug over het Hoendiep en Hoogkerk wordt aangelegd, zal niet ten zuiden van het bestaande spoor worden aangelegd, omdat op de brug over het Hoendiep ten noorden van het bestaande spoor reeds een tweede spoor is aangelegd. Om die reden ligt een variantenonderzoek voor dat deeltracé niet voor de hand.

Theoretische varianten op ESGL zijn het laten rijden van langere treinen of dubbeldektreinen binnen de bestaande uurdienstregeling, met dus hetzelfde aantal treinen. Deze varianten vervullen echter niet volledig de bestaande behoefte, die bestaat uit meer vervoersaanbod verspreid over meerdere gelijkmatig verdeelde tijdstippen per uur. Daarom worden deze varianten (binnen de bestaande uurdienstregeling, dus met hetzelfde aantal treinen) niet nader onderzocht.



4 Besluitvorming en publieke momenten



Voor het project ESLG, wordt de *uitgebreide (project) m.e.r. procedure* gevolgd⁴. Hieronder volgt een overzicht van de te doorlopen stappen, sinds de ontwerp NR&D is opgesteld:

Openbare kennisgeving/bekendmaking ontwerp NR&D

Het bevoegd gezag (de minister van Infrastructuur en Milieu) maakte 5 december 2012 bekend dat een MER zal worden gemaakt en legde daartoe het ontwerp van de NR&D 4 weken ter visie, van 6 december 2012 tot en met 2 januari 2013. Naar aanleiding van het ontwerp NR&D kon door eenieder zienswijzen worden ingediend (zie voor alle reacties hoofdstuk 6). Er zijn gekoppeld aan deze tervisielegging geen inloopavonden gehouden. Daar is voor gekozen omdat het ontwerp van de NR&D (in tegenstelling tot het MER) nog niet concreet genoeg is voor belanghebbenden en belangstellenden om onderwerp te zijn op

een inloopavond. Ook werden in juni 2012 en juli 2012 reeds inloopavonden gehouden waarbij onder andere de concrete maatregelen werden gepresenteerd.

Participatie / raadplegen over ontwerp NR&D

Bieden van participatie en raadplegen betrokken overheidsorganen en wettelijke adviseurs ten aanzien van de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het MER. De Commissie voor de m.e.r. wordt niet om advies gevraagd⁵. De ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau is na tervisielegging door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu vastgesteld.

Opstellen MER en ontwerp-tracébesluit

De afzonderlijke effectstudies worden uitgevoerd en het MER wordt opgesteld. Tegelijk wordt het ontwerp-tracébesluit (OTB) voorbereid. Dit gebeurt in de loop van 2012 en 2013.

⁴ Als bedoeld in artikel 7.27 Wm.

⁵ Dat is op grond van de Wm of andere wetgeving niet verplicht.

Openbaar maken MER en ontwerp-tracébesluit

Het MER en het OTB worden tezamen 6 weken ter visie gelegd. Eenieder kan hierop zienswijzen indienen. Gekoppeld aan de terinzagelegging, vermoedelijk begin 2014, worden mogelijk inloopavonden georganiseerd. Aan mede-overheden wordt advies gevraagd. Er wordt geen Toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. gevraagd⁶.

Besluit en bekendmaking tracébesluit

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu stelt, mede op basis van het MER en het OTB plus de zienswijzen en de advisering daarover, het tracébesluit vast. Het tracébesluit wordt vermoedelijk begin 2015 bekendgemaakt. Gedurende 6 weken kan tegen het tracébesluit beroep worden ingesteld.

(Eventueel) Beroep tegen het tracébesluit

Naar aanleiding van de zienswijzen kan het tracébesluit ten opzichte van het ontwerp tracébesluit gewijzigd worden vastgesteld. Indieners van zienswijzen (die tevens aan te merken zijn als belanghebbenden), die hun zienswijze niet of in onvoldoende mate gehonoreerd zien in het tracébesluit, kunnen tegen het vastgestelde tracébesluit (en de stukken waarop het gebaseerd is, zoals het MER) gedurende de beroepstermijn van 6 weken beroep instellen bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Daarnaast kunnen belanghebbenden beroep instellen tegen de wijzigingen, die ten opzichte van het ontwerp tracébesluit in het vastgestelde tracébesluit zijn opgenomen. Als de indieners van beroepschriften ook een Verzoek om Voorlopige Voorziening doen, mag met de uitvoering van het tracébesluit nog niet gestart worden, althans niet voor dat besluitdeel waar het Verzoek om Voorlopige Voorziening betrekking op heeft. De beroepsfase wordt vermoedelijk in de loop van 2015 afgerond.

⁶ Op grond van de Chw is dat ook niet verplicht. ESLG is opgenomen in Bijlage II, lid G, sub 4 van de Chw. Om die reden is artikel 1.11 lid 1 sub b van de Chw op ESLG van toepassing. Die bepaling verklaart artikel 7.32 lid 5 van de Wm, niet van toepassing.

5 Te onderzoeken milieuaspecten



Inleiding

Voor de referentiesituatie wordt een beschrijving van de toestand van het milieu gegeven, en van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit (het project) geheel niet wordt ondernomen (dus zonder het project ESGL).

Van de voorgenomen activiteit (het projectalternatief) en voor de twee varianten wordt een beschrijving van de ontwikkeling van het milieu als gevolg van het project gegeven. Er volgt ook een beschrijving van de wijze waarop de voorgenomen activiteit zal worden uitgevoerd. Waar nodig, wordt rekening gehouden met reeds uitgevoerde onderzoeken.

Alle onderstaande onderzoeken worden aangewend om de milieueffecten van één alternatief en twee varianten te onderzoeken. Er worden dus niet meerdere alternatieven op hun gevolgen voor het milieu tegen elkaar afgewogen. Om die reden is ervoor gekozen om de onderzoeken ten behoeve van het MER ook te gebruiken voor het (O)TB.

Waar nodig, zullen onderstaande onderzoeken nader worden uitgewerkt ten behoeve van het (O)TB.

Geluid

Toetsingskader

In dit onderzoek wordt van de nieuwe geluidwetgeving "Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid" (SWUNG), met vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) uitgegaan. Die wetgeving is sinds 1 juli 2012 van kracht. Om te voldoen aan de GPP's moeten de geluidssaneringopgaven, die bij de vaststelling van de GPP's resteren, uitgevoerd zijn als onderdeel van het Meerjaren Programma Geluid (MJPG) van ProRail.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Bij dit onderzoek worden de gevolgen op het gebied van geluidsbelasting beschouwd op basis van berekeningen, waar nodig aangevuld met "expert judgements". Voor het projectalternatief wordt nagegaan hoeveel gehinder-

den er zijn en hoe doelmatig het is om maatregelen (omvang en lengte van bijvoorbeeld geluidschermen) te treffen. Het onderzoek biedt voldoende informatie voor de effectvergelijking van het projectalternatief ten opzichte van de referentiesituatie.

De criteria om tot een objectieve vergelijking te komen zijn:

1. het aantal geluidgehinderden (aantal personen);
2. het aantal geluidbelaste woningen binnen de verschillende geluidcontouren;
3. de verstoring van Natura 2000 gebieden en stiltegebieden.

In de uiteindelijke afweging wordt rekening gehouden met het doelmatigheids criterium, waarin de maximaal aanvaardbare maatschappelijke kosten aan bod komen. Dat doelmatigheids criterium is wettelijk vastgelegd in de Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder. Ook andere kwalitatieve aspecten zoals de barrièrewerking, het visuele beeld en de schaduwwerking van geluidschermen worden in beeld gebracht.

Er worden geluidsberekeningen voor de voorgenomen activiteit gemaakt op basis waarvan een vergelijking met de referentiesituatie kan worden gemaakt. Bij het uitvoeren van akoestisch onderzoek moeten tevens de effecten van de cumulatie van geluid onderzocht worden. Met cumulatie wordt in dit verband de "samenloop" van geluid vanuit weg en spoor bedoeld. Geluid vanuit de weg is daardoor wel een onderzoeksonderwerp, maar geluid vanuit wachtende auto's voor overwegen is daarbinnen geen specifiek onderwerp. Vervolgens wordt een indicatie gegeven van de (extra) geluidmaatregelen die nodig zijn op basis van de wettelijke doelmatigheidsafweging.

Op basis van de voorgestelde maatregelen worden de geluidcontouren berekend (65, 55 dB Lden op 5,0 meter hoogte). Binnen de contouren wordt het geluidbelast oppervlak en het aantal gehinderden berekend. Tevens wordt aangegeven welke andere geluidsgevoelige en niet formeel geluidsgevoelige bestemmingen een geluidsbelasting zullen krijgen.

Er vindt een inventarisatie plaats van stiltegebieden binnen de 40 dB Lden contour op 1,5 meter hoogte. Er vindt een inventarisatie plaats van mogelijk aanwezige Natura 2000 gebieden binnen de 40 dB LAeq, 24uur contour op 1 meter hoogte. Bij het aantal personentreinen wordt uitgegaan van treinen met een realistische lengte. Bij de goederentreinen wordt uitgegaan van vervoer overdag, niet in de nacht.

In het MER zal ook het effect van het project worden beschouwd, op de emissie van laagfrequent geluid.

Externe veiligheid

Dit project wijzigt niets aan het huidige toegelaten goederenvervoer op het spoortracé tussen Groningen en Leeuwarden, wat de aantallen goederentreinen betreft. Mogelijk zal er wel goederenvervoer plaatsvinden op nieuw aan te leggen spoor dat parallel aan het bestaande spoor wordt aangelegd, in het kader van dit project. In het MER en het tracébesluit voor ESLG wordt dan ook opgenomen dat de externe veiligheid langs het spoortracé als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen tussen Groningen en Leeuwarden niet onderzocht hoeft te worden, tenzij goederenvervoer plaatsvindt over nieuw aan te leggen spoor dat parallel aan het bestaande spoor wordt aangelegd, in het kader van dit project. Hogedruk aardgasleidingen zullen in het onderzoek naar externe veiligheid worden beschouwd.

Luchtkwaliteit

Toetsingskader

Het gebruik van infrastructuur brengt effecten met zich mee op de luchtkwaliteit. In het kader van de Wet milieubeheer dient onderzocht te worden wat de gevolgen van het project zijn voor de luchtkwaliteit. In titel 5.2 van de Wet milieubeheer zijn normen (grenswaarden en plandrempels) vastgesteld voor diverse stoffen, zoals stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}).

Wijze van onderzoek m.e.r.

De dienstregeling van het reizigersvervoer wordt met dieseltreinen gereden. Door het project wordt er één dieseltrein per richting per uur aan toegevoegd. Aan de hand van bureauonderzoek en berekeningen worden de gevolgen voor de luchtkwaliteit in beeld gebracht. Voor de berekeningen wordt uitgegaan van de emissies opgenomen in het STREAM rapport (Studie naar Transport Emissies van Alle Modaliteiten, CE Delft, juli 2011). Tevens wordt de emissie van fijnstof beschouwd (emissie uit de locomotief).

Op locaties waar de kans op overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit bestaat, wordt de emissie van het wegverkeer meegenomen. Wachtende auto's worden in dit onderzoek meegenomen. Bij wachtende motorvoertuigen is er sprake van tijdelijke emissie en de concentratie wordt dientengevolge over 24 uur bepaald. Daarnaast worden de gevolgen in beeld gebracht voor de stikstofdeposities in Natura2000-gebieden.



Trillingen

Toetsingskader

Voor het berekenen en toetsen van trillingen en trillingshinder wordt gebruik gemaakt van zowel de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR) als de Beleidsregel trillinghinder spoor. De SBR heeft richtlijnen opgesteld voor het bepalen van mogelijke trillinghinder (SBR deel A) en voor het bepalen van de mogelijkheid dat schade aan gebouwen optreedt als gevolg van trillingen (SBR deel B). De richtlijn is vooral bedoeld als hulpmiddel bij het meten en beoordelen van trillinghinder. De beleidsregel bevat een nadere uitwerking van beleid en vult op een aantal onderdelen de SBR-richtlijn B aan. De Beleidsregel trillinghinder spoor is op 18 april 2012 door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu in de Staatscourant gepubliceerd (BTS, nr. IenM/BSK-2012/5478, Staatscourant 2012, nr. 7532). Deze beleidsregel heeft tot doel om spoorse tracébesluiten te kunnen toetsen op rechtmatigheid ten aanzien van het al dan niet treffen van maatregelen en de aanvaardbaarheid van trillingen. Zowel voor de referentiesituatie als voor de projectvarianten worden de trillingen in kaart gebracht conform de Beleidsregel trillinghinder spoor. Ook de beoordeling of al dan niet maatregelen nodig zijn vindt plaats volgens de Beleidsregel trillinghinder spoor.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Trillingen en trillingshinder worden in kaart gebracht voor de woningen langs de spoorlijn, binnen de daarvoor geldende zone. Het onderzoek vindt plaats aan de hand van bureau onderzoek, metingen en modelberekeningen. Hierbij wordt inzichtelijk gemaakt of er overschrijdingen plaats gaan vinden van de streef- en grenswaarden. De modelberekeningen houden in, dat binnen een zone langs het project-tracé wordt berekend hoeveel woningen aan trillingen worden blootgesteld en wat de wijziging is ten opzichte van de referentiesituatie. Bij de trillingen worden niet alleen de gemiddelde waarden in

beeld gebracht, maar ook de maximale waarden. Indien er overschrijdingen van grenswaarden worden verwacht wordt in het onderzoek betrokken of er doelmatige mitigerende of compenserende maatregelen moeten worden getroffen. Indien genoemde maatregelen niet worden getroffen, dan zal het niet nemen van die maatregelen worden gemotiveerd in het onderzoek.

Risico op schade door trillingen tijdens de aanlegfase krijgt eveneens aandacht. De beleidsregel voorziet niet in een nieuwe toetsing voor schade aan gebouwen, hiervoor volstaat de SBR-richtlijn A.

Ecologie

Toetsingskader

Ecologie wordt gereguleerd door de Natuurbeschermingswet 1998, voor zover het betreft gebiedsbescherming en door de Flora en faunawet voor zover het gaat om soortenbescherming. De Natuurbeschermingswet 1998 beschermt Natura 2000 gebieden evenals beschermde natuurmonumenten. Daarnaast kent Nederland een Ecologische Hoofdstructuur die wordt gereguleerd door provinciale structuurvisies en verordeningen. De Flora en faunawet beschermt nagenoeg alle planten- en diersoorten in Nederland. De wet kent verbodsbepalingen. Ten behoeve van het project kan voorafgaand ten aanzien van handelingen die strijdig zijn met deze verbodsbepalingen onder omstandigheden een onthefing worden verleend.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Gebruikmakend van bestaande inventarisatiegegevens en aan de hand van de Nationale databank Flora en Fauna wordt nagegaan of in het plangebied beschermde planten- en/of diersoorten voorkomen. Op basis van de inventarisatiegegevens wordt een oordeel gegeven over de mate van aantasting van ecologische waarden. Op basis van de resultaten en interpretatie van de inventarisatiegegevens kan het project worden beschouwd. Ook gevolgen van versnippering en verstoring worden meegenomen. Indien locatie specifieke omstandigheden het vereisen zullen ook inventarisaties worden uitgevoerd.

Daarnaast zullen de effecten van het project worden beoordeeld op de gevolgen hiervan op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden, waarbij ook aandacht wordt besteed aan stikstofdepositie en geluid en op gevolgen voor ecologische verbindingen. Voor specifieke soorten zullen, indien als gevolg van de voorgenomen activiteit ecologische verbindingen verloren gaan, compenserende en mitigerende maatregelen in beeld worden gebracht.

Waterhuishouding

Toetsingskader

In het MER zal de bestaande waterhuishoudkundige situatie in beeld worden gebracht als referentie. De Watertoets vormt de basis voor dit onderwerp. Een duurzame instandhouding van de bestaande waterhuishoudkundige situatie is uitgangspunt zowel kwantitatief als kwalitatief conform de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet. Inzichtelijk wordt gemaakt wat de gevolgen van het project zijn voor de bestaande waterhuishouding. Het gaat daarbij met name om de gevolgen op oppervlaktewateren maar indien het project gevolgen heeft voor de geohydrologie dan zullen die gevolgen ook in beeld worden gebracht. Ook zullen de gevolgen voor eventuele waterkeringen en peilbesluiten in beeld worden gebracht. Hierbij zullen ook de waterschappen worden betrokken.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Op basis van bureauonderzoek wordt een inventarisatie gemaakt van oppervlakte watersystemen en van geohydrologie. Tevens worden de effecten van de mogelijke doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebieden meegenomen. Voor het project worden de effecten in beeld gebracht en eventuele compenserende en mitigerende maatregelen bepaald.

Archeologie en cultuurhistorie

Toetsingskader

Het toetsingskader ten aanzien van cultuurhistorie wordt gevormd door de Wet milieubeheer en de Monumentenwet 1988. In de Wet milieubeheer worden onder gevol-

gen voor het milieu mede verstaan gevolgen voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van onder andere cultuurhistorische waarden. Onder cultuurhistorie wordt verstaan archeologie, historische geografie en historische bouwkunde.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Waardering van de referentiesituatie

Om het belang (ernst) van een effect vast te stellen is een beschrijving van cultuurhistorie niet voldoende. De waarde van het aanwezige erfgoed in de referentiesituatie alsmede de gevoeligheid van het betreffende erfgoed voor de geplande ingreep is naast de omvang van het effect ook een bepalende factor. Er zijn twee basismanieren om de waarden van de drie facetten van cultuurhistorie (archeologie, historische geografie en historische bouwkunde) te bepalen, namelijk:

- door de facetten te waarderen aan de hand van individuele waarderingscriteria, die de kwaliteit van het erfgoed weerspiegelen;
- door de facetten te waarderen op basis van zogenoemde statuswaarden, die beleidsmatig zijn vastgesteld op basis van een combinatie van waarderingscriteria. Veelal betreft het een beschermd status (beschermd dorpsgezicht, rijksmonument, nationaal landschap etc.).

Effectbepaling

Door projecten die effect hebben op het erfgoed zullen de cultuurhistorische gebiedswaarden veranderen. De veranderingen kunnen zowel positief (waarde neemt toe) als negatief zijn (waarde neemt af).



Bedacht moet worden dat het bepalen van effecten van projecten op de trefkans (ongekende kwaliteit) anders verloopt dan voor de gekende kwaliteiten. Immers, de trefkans heeft betrekking op niet bekende beleefde, fysieke en/of inhoudelijke kwaliteiten. Ook de trefkans zelf verandert niet tengevolge van een project. In dit geval wordt de ernst van mogelijke veranderingen bepaald door deze te zien in het licht van de verwachte waarde. Naar mate de trefkans hoger is, wordt het effect (b.v. verdroging) ernstiger, immers de kans dat de conservering van bodemarchief verandert is groter.

Tussen m.e.r.-plichtige plannen en besluiten kan een groot verschil in detailniveau voorkomen. Als een gebied op een archeologische verwachtingskaart is aangegeven als gebied met een middelhoge of hoge verwachting, is – bij samenloop van m.e.r. en de voorbereiding van ruimtelijke plannen en projecten – een vooronderzoek naar de archeologische waarden, behoudens hoge uitzondering, verplicht. Een archeologisch vooronderzoek kan aantonen of deze veronderstelling terecht is en of eventueel vervolgonderzoek noodzakelijk is. Bij een concreet besluit als in dit geval een project-m.e.r. kan naast bureauonderzoek eventueel inventariserend veldonderzoek nodig zijn: karterend en eventueel waarderend.

Bij de historische geografie kan per schaalniveau worden bepaald op welk niveau het historisch landschap(stype) wordt beschreven. Bij historische bouwkunde kan het voldoende zijn alleen de rijksmonumenten mee te nemen, of een selectie van rijks- en gemeentelijke monumenten, alsmede andere waardevolle bouwwerken (gewaardeerd volgens de hiervoor beschreven methode).

Bij een m.e.r. volstaat het gebruik van bestaande informatie, tenzij de leemtes in informatie zo groot zijn dat ze een goede besluitvorming in de weg staan. In het algemeen is er meer beschrijvende informatie aanwezig op een klein schaalniveau dan op grotere schaalniveaus. In de Monumentenwet is vastgelegd dat in bestemmingsplannen, die opvolgend op tracébesluiten moeten worden vastgesteld, regels kunnen worden gesteld in verband met de archeologische monumentenzorg.

Bodem

Toetsingskader

De kaders ten aanzien van bodemkwaliteit worden gevormd door de Wet bodembescherming, het Besluit bodemkwaliteit.



Wijze van onderzoek m.e.r.

Aan de hand van bestaande gegevens (onderzoeksrapporten) en beschikbare informatiebronnen (onder meer bodemarchief en bodemarchief SBNS, etc.) wordt de bodemkwaliteit langs het tracé beschreven.

De realisatie en het gebruik van het spoor kunnen van invloed zijn op de bodemkwaliteit. Aanleg van het tracé kan gevallen van ernstige (water)bodemverontreiniging doorkruisen waardoor, in het kader van de Wet bodembescherming, maatregelen genomen dienen te worden. Door het gebruik van het spoor komen er door slijtage zware metalen vrij welke zich door verstuiving en directe run-off van hemelwater verspreiden naar de bodem.

De invloed op de bodem- en grondwaterkwaliteit en afgeleide effecten worden ingeschat op basis van expert judgement. Er wordt geen gebruik gemaakt van modelberekeningen.

Stedelijke en landschappelijke inpassing

Op basis van bureauonderzoek wordt geïnventariseerd of er aantasting plaats vindt van stedenbouwkundige structuren, landschappen, landschapselementen, landgoedieren, versnippering etcetera.

Door middel van een 'inpassingsstudie' wordt bepaald of landschappelijk en/of cultuurhistorisch waardevolle gebieden, patronen of structuren worden aangetast door de ingreep (onderzoek naar visueel ruimtelijke kenmerken en de relaties daartussen). Ook zal worden ingegaan op mogelijk te verwijderen objecten. Hierbij wordt gebruik gemaakt van landschappelijke kennis en mogelijke landschappelijke visies. Indien visualisaties toegevoegde waarde hebben aan de studie, dan worden die daaraan toegevoegd.

Barrièrewerking**Toetsingskader**

De doorsnijding van het landschap en stedelijk gebied door middel van een spoorlijn kan leiden tot een verminderde bereikbaarheid van de omgeving voor bijvoorbeeld bewoners, agrariërs en recreanten. Om zorg te dragen voor de veiligheid van gebruikers van kruisende infrastructuur is het wenselijk om afhankelijk van locatie-specifieke kenmerken overwegen te beveiligen, overwegen af te sluiten of om overwegen ongelijkvloers aan te leggen. Bij een toename van het spoorgebruik nemen ook de dichtligtijden toe als gevolg waarvan de wachttijd voor het kruisend verkeer toeneemt. Dit kan

ook gevolgen hebben voor de aanrijtijden van de hulpdiensten.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Er wordt een analyse gemaakt van de gevolgen van de uitvoering van het project voor de bereikbaarheid. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar de specifieke gevolgen voor de bereikbaarheid door de hulpdiensten, de gevolgen voor agrariërs en de gevolgen voor recreatie. Voor die situaties waar de mate van bereikbaarheid ten opzichte van de referentiesituatie sterk verslechtert, worden oplossingen uitgewerkt op ontwerp-tracébesluit-niveau.

Gezondheidseffecten**Toetsingskader**

In het studiegebied heeft het project mogelijk gevolgen voor de volksgezondheid. De effecten op de gezondheid zullen in relatie tot het project samenhangen met de mogelijke toename van de geluidsemisatie.

Wijze van onderzoek m.e.r.

Aanvullend aan het geluidsonderzoek, als bedoeld in paragraaf 5.2, wordt in relatie tot de gezondheidseffecten ook het aantal "ernstig gehinderden" en het aantal "ernstig slaapverstoorden" in beeld gebracht.

Voor de "ernstig gehinderden" wordt via berekeningen inzicht gegeven in de geluidsbelasting op de meest belaste gevel vanaf 45 dB Lden.

Voor "ernstig slaapverstoorden" wordt via berekeningen inzicht gegeven in de geluidsbelasting op de meest belaste gevel vanaf 45 dB Lnight. Ook wordt het aantal blootgestelden vanaf 55 dB Lnight in beeld gebracht. Volgens de WHO-Night Noise Guidelines is dit de grens waarboven de situatie in toenemende mate als gevaarlijk voor de volksgezondheid beschouwd wordt en er bewijs is voor een toename van het risico op cardiovasculaire effecten.

Bij het bovenstaande worden ook de uitgangspunten weergegeven, zoals het aantal treinen dat in de nachtelijke uren rijdt (tussen 23.00u en 07.00u).

6 Beantwoording inspraakreacties Ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau



Ten behoeve van deze m.e.r.-procedure is de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau op 5 december 2012 gepubliceerd en is eenieder van 6 december 2012 tot en met 2 januari 2013 in de gelegenheid gesteld zienswijzen in te dienen. Ook is de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau ter invulling van het bepaalde in artikel 7.27 lid 2 van de Wet milieubeheer aan de in dat artikellid bedoelde adviseurs en bestuursorganen voorgelegd, voor het verkrijgen van advies.

In deze alinea worden de ingebrachte zienswijzen en adviezen samengevat en van een reactie voorzien. Tevens wordt aangegeven op welke punten de ontwerp Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangepast. Tenslotte zijn er nog enkele ambtshalve wijzigingen opgesomd.

Volgnummer: 1	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Hurdegaryp	Datum indiening: 6 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
Bezwaar tegen een extra trein op traject Groningen-Leeuwarden, omdat dit de verkoop van LPG op zijn tankstation mogelijk zou beperken	Het project wordt in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) niet gezien als een kwetsbaar object. Het project heeft daarmee geen enkele invloed op de vergunning op grond waarvan de LPG-inrichting op het tankstation aanwezig mag zijn. Overigens zullen over het spoortraject tussen Groningen en Leeuwarden geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Om die reden zal er ook geen sprake zijn van cumulatie op het gebied van externe veiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen en de inrichting waar LPG aanwezig is). Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	Geen

Volgnummer: 2	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 6 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. De veiligheid op overweg Achter de Hoven is zonder ESGL reeds in het geding. Deze overweg zou net als overweg de Schrans onderdeel moeten zijn van het onderzoek	1. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 18 onder de kop "barrièrewerking" een paragraaf opgenomen met betrekking tot de overwegveiligheid. In die paragraaf staat aangegeven dat door de toename van het spoorgebruik (door ESGL) overwegveiligheid een onderwerp van onderzoek zal zijn in het nog op te stellen MER. De overweg Achter de Hoven wordt in dit onderzoek meegenomen. In de NR&D is in hoofdstuk 1 op pagina 3 onder de kop "het project ESGL" aangegeven, dat de overwegveiligheid ook op niet expliciet genoemde overwegen langs het projecttracé mogelijk verbeterd zal moeten worden. Het enkele feit, dat in die opsomming overweg de Schrans expliciet genoemd wordt, sluit niet uit dat er mogelijk ook verbeteringen moeten worden aangebracht op andere niet bij naam genoemde overwegen. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	1. Geen

Volgnummer: 2	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 6 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
<p>2. In de</p> <p>a. huidige situatie wordt reeds hinder ondervonden van het huidige type treinen in de vorm van</p> <p>b. laagfrequent geluid,</p> <p>c. geluid en trillingen.</p> <p>Door het project ESGL zullen deze vormen van hinder toemenen</p>	<p>2.</p> <p>a. Huidige hinder: Sinds 2006 worden er Europese geluideisen gesteld aan nieuw spoorwegmaterieel. Deze geluideisen zijn zodanig scherp gesteld, dat nieuw spoorwegmaterieel altijd stiller is dan het spoorwegmaterieel van voor 2006. De Wadloper was in gebruik genomen voor 2006, toen genoemde wetgeving nog niet van kracht was. De Stadler GTW DMU is na het van kracht worden van genoemde wetgeving in gebruik genomen. De Stadler voldoet aan de genoemde regelgeving. De geluidemissie van treinen is vertaald naar emissiekentallen in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid. Het spoorwegmaterieel is onderverdeeld in 11 categorieën van emissiekentallen, uiteenlopend van een zeer luide categorie tot een zeer stille categorie. De Wadloper is ingedeeld in categorie 6 en de Stadler in categorie 8. Categorie 8 geldt als een stillere categorie dan categorie 6. Daarmee is de Stadler stiller dan de Wadloper. Dat geldt zowel voor motorgeluid als rolgeluid. Door het motorgedeelte met draaistel op de Stadler is het heel goed denkbaar dat de geluidemissie van stootgeluid (klakken) kan verschillen met de Wadloper. Dat betekent echter niet dat de Stadler niet aan de bovengenoemde eisen voldoet. Los van het bovenstaande kan het bevoegde gezag of de beheerder van het spoor van een vervoerder geen specifiek treintype eisen.</p> <p>b. Laagfrequent geluid: Laagfrequent geluid is een onderwerp dat alsnog in het kader van het MER zal worden beschouwd.</p> <p>c. Geluid en trillingen: In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 13 onder de kop "geluid" en op pagina 14 onder de kop "trillingen" vermeld dat beide onderwerp van onderzoek zullen zijn in het nog op te stellen MER. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen</p>	<p>2.</p> <p>a. Geen</p> <p>b. Aan hoofdstuk 5 van de NR&D wordt een paragraaf toegevoegd: Laagfrequent geluid</p> <p>c. Geen</p>
3. Ook de waarschuwingsbelten bij overwegen zijn bronnen van geluidhinder	<p>Wanneer een trein een overweg nadert, wordt het wegverkeer onder andere door een belgeluid gewaarschuwd. Deze voor ProRail wettelijk verplichte beveiliging is met name bedoeld voor de veiligheid van het langzame verkeer (voetgangers en fietsers). Bij de ontwikkeling van het specifieke belgeluid is bovendien rekening gehouden met de slechthorende medemens. Belangrijk is dat de overwegbel duidelijk boven het omgevingsgeluid moet uitkomen.</p> <p>Dit betreft een aangelegenheid die zich reeds voordoet in de huidige situatie, dus de situatie zonder het project. Deze zienswijze heeft geen verband met het project, dan wel de NR&D</p>	Geen

Volgnummer: 2	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 6 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
4. Wordt om geluidhinder te reduceren, ook de inzet van een ander type trein overwogen?	4. Zie het antwoord op onderdeel 2a van deze zienswijze. Zolang het treintype voldoet aan de gestelde wet- en regelgeving, is er geen grond om het treintype te verbieden	4. Geen
5. Nut en noodzaak van het project zijn onvoldoende duidelijk. a. Waarom is een extra trein nodig? b. Wat is de doelmatigheid? c. Het project is in een krimpregio met afnemende aantallen reizigers	5. a. De provincies Groningen en Fryslân streven continue naar een kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoer structuur. Het spoorwagennet vormt de ruggengraat van deze OV structuur. Hoogwaardig betekent met een hoge frequentie en zo snel en comfortabel mogelijk. Vanuit deze visie op openbaar vervoer wordt op de spoorverbinding Groningen – Leeuwarden een extra sneltrein geïntroduceerd. Hierdoor ontstaat op dit traject een dienstregeling met twee stoptreinen en twee sneltreinen per uur. De steden Groningen en Leeuwarden vervullen een sterke regionale functie als het gaat om werk, onderwijs, commercie en medische zorg. Bereikbaarheid van deze steden is daarom van essentieel belang. De sneltreinen brengen de reizigers twee maal per uur in 35 minuten van de ene naar de ander provinciale hoofdstad. De sneltrein is daarmee concurrerend met de auto. De beide stoptreinen ontsluiten twee maal per uur het tussenliggende gebied. Een dienstregeling met vier treinen per uur maakt het mogelijk om goede aansluitingen te creëren op andere treinen en bussen. Hierdoor kunnen op verschillende stations knooppunten gerealiseerd worden en ontstaat een aantrekkelijk OV product met een overzichtelijke dienstregeling. In combinatie met het aanbieden van voldoende treincapaciteit kunnen extra reizigers aangetrokken worden. Hiermee is en blijft de trein een kwalitatief hoogwaardige manier van reizen. De provincies en Arriva verwachten een reizigersgroei op de spoorlijn Leeuwarden-Groningen van 61% in de periode 2008 – 2020. Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM) verwacht een reizigersgroei tussen 28 en 56% in dezelfde periode (bron: KIM-rapport Decentraal Spoor Centraal, september 2008). Reizigerstellingen op het traject Groningen – Leeuwarden in de periode 2005 - 2011 geven aan dat de groei ongeveer 25% is geweest. Om het huidige aantal reizigers en de verwachte toekomstige groei daarvan te kunnen faciliteren is alleen de inzet van een extra sneltrein niet voldoende. Ook moeten hiervoor langere treinen worden ingezet. In het MER zullen 2 varianten van langere treinen worden onderzocht (153 meter en 168 meter).	5. Aan de NR&D zal een paragraaf “nut en noodzaak” worden toegevoegd. De hiernaast gegeven toelichting op nut en noodzaak zal daarin worden opgenomen

Volgnummer: 2	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 6 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
5. (vervolg)	<p>b. Voor de extra sneltrein per uur is nauwkeurig met simulatiemodellen en een capaciteitsanalyse bekeken welke maatregelen strikt noodzakelijk zijn om deze trein te kunnen toevoegen aan de dienstregeling. Dit is juist ook gedaan om te kunnen bepalen hoe dit zo kostenefficiënt mogelijk gerealiseerd kan worden binnen het taakstellende budget. De beschreven maatregelen zijn dus doelmatig, aangezien het stuk voor stuk noodzakelijke maatregelen zijn voor de realisatie van het beoogde doel.</p> <p>c. De ingezette bevolkingskrimp leidt tot een grotere afhankelijkheid van het landelijk gebied met de voorzieningen in de steden Groningen en Leeuwarden en draagt daarmee bij aan de reeds gerealiseerde en nog te verwachten groei van het aantal reizigers en het belang van goede verbindingen tussen de steden en het platteland.</p> <p>De verwachte reizigersgroei op de spoorlijn Leeuwarden-Groningen is 61% in de periode 2008-2020. In de periode 2005-2011 is de gerealiseerde groei op de spoorlijn ongeveer 25% geweest. Dit ligt boven het verwachte groeicijfer voor die jaren.</p> <p>Uit recent reizigersonderzoek blijkt dat ondanks de crisis sprake is van een onverminderde sterke groei van het aantal reizigers op de spoorlijn Groningen – Leeuwarden.</p> <p>Onderzoek wijst uit dat zowel de extra sneltrein als de inzet van langere treinen (168 meter) nodig is om te voldoen aan de huidige en toekomstige vervoersbehoefte. De noodzaak van treinen van 168 meter zit op dit moment (cijfers 2012) vooral in de spits. Met name in de ochtendspits zijn verschillende treinen gezien de bezettingcijfers veel te vol. Waar volgens de concessie niet meer dan 5% van de mensen in de stoptreinen mag staan en in de sneltreinen helemaal niemand, liggen deze percentages nu veel hoger. De inzet van langere treinen, naast de extra sneltrein, lost dit probleem op</p>	
6. Waarom is er op het bestaande spoor, dus zonder het project ESGL, geen extra treinverkeer mogelijk?	6. Het traject tussen Leeuwarden en Groningen is gedeeltelijk een enkelsporig traject. Treinen uit Groningen en Leeuwarden moeten beiden gebruik maken van deze enkelsporige delen. De huidige dienstregeling (2 stoptreinen en 1 sneltrein) kan goed afgewikkeld worden op de bestaande infrastructuur waarbij de trein richting Leeuwarden de trein richting Groningen op een dubbelsporig trajectdeel passeert. Door de extra sneltrein vinden er meer kruisende bewegingen plaats en zijn er ook kruisende bewegingen op locaties waar nu nog geen dubbelspoor bestaat. De aanpassingen zijn noodzakelijk om de kruisende bewegingen mogelijk te maken en te borgen dat de treinen op het juiste moment al ruimschoots op een dubbelsporig deel rijden	6. Geen

Volgnummer: 2	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 6 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
7. Het is onwenselijk dat er in het MER geen onderzoek naar alternatieven wordt gedaan. Er zouden goede alternatieven mogelijk zijn	<p>7. In de NR&D is in hoofdstuk 3 op pagina 9 een paragraaf opgenomen onder de kop "redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten". In die paragraaf is verklaard om welke reden in het nog op te stellen MER maximaal één alternatief wordt onderzocht. De Crisis en herstelwet maakt dit mogelijk. Het bevoegde gezag heeft met het opnemen van ESGL in Bijlage II, lid G sub 4 in deze wet, ervoor gekozen om voor dit project versnellingsmaatregelen in proceduretijd te nemen. Hiermee wordt beoogd op wettelijke grond een tijdwinst van 6 maanden te behalen (Handelingen I 2009/10, nr. 22, p. 970).</p> <p>Het afzien van meerdere alternatieven in het MER ontslaat het bevoegde gezag bij het nemen van het tracébesluit overigens niet van het overwegen van andere mogelijke alternatieven. In het tracébesluit zullen eventuele andere alternatieven omschreven worden.</p> <p>Om het bovenstaande is er geen reden om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen</p>	7. Geen
<p>8.</p> <p>a. Kan uitsluitel gegeven worden over het aantal en type treinen?</p> <p>b. Kan uitsluitel gegeven worden over de treinlengten?</p> <p>c. Waarom worden langere treinen overwogen, terwijl er in de NR&D staat, dat langere of dubbeldeksreinen de behoefte niet vervullen?</p>	<p>8.</p> <p>a. In de NR&D zijn de aantallen treinen die als gevolg van het project gaan rijden weergegeven in hoofdstuk 3, pagina 9, tabel 2. Tabel 1, op pagina 8 geeft de aantallen treinen weer die rijden zonder uitvoering van het project. Als tabel 1 en 2 met elkaar vergeleken worden, is te concluderen dat er 1 sneltrein meer gaat rijden, als gevolg van het project. De aantallen treinen blijven dus niet gelijk. Deze aantallen treinen zeggen nog niets over de beoogde treinlengtes. Daarover volgt een uitleg hieronder</p> <p>b. De beoogde treinlengte wordt nog overwogen. In de NR&D in hoofdstuk 3 op pagina 10 is aangegeven dat in het nog op te stellen MER 2 treinlengten worden onderzocht: een treinlengte van 153 meter en een treinlengte van 168 meter</p> <p>c. In de NR&D is in hoofdstuk 3 op pagina 10 aangegeven dat het handhaven van het huidige aantal treinen, echter met de inzet van langere of dubbeldeks treinen de behoefte aan extra treincapaciteit niet geheel vervult. De reizigersbehoefte uit zich niet alleen in een extra aanbod aan zitplaatsen in de bestaande dienstregeling, maar ook in een vergroting van het aantal treinen in de uurdienstregeling. Om deze reden zal het project niet alleen uit meer treinen in de uurdienstregeling bestaan, maar ook uit langere treinen. De tekst op pagina 10 van de NR&D zal op dit punt nader worden verduidelijkt</p>	<p>8.</p> <p>a. Geen</p> <p>b. Geen</p> <p>c. De tekst op pagina 10 met betrekking tot de (niet gekozen) projectvariant, die bestaat uit alleen het rijden van langere maar geen extra treinen, zal worden verduidelijkt</p>

Volgnummer: 2	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 6 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
9. In de NR&D staat in hoofdstuk 5 op pagina 14 dat de geluidcontouren op 4,5 meter hoogte worden berekend. Wordt ook op lagere hoogten gemeten? Graag een toelichting	9. Deze vermelding van 4,5 meter is onjuist. De bedoelde hoogte is 5 meter, en vloeit voort uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Op die hoogte bevinden zich, volgens deze wetgeving, in woningen doorgaans de slaapkamers. De geluidbelasting op deze hoogte wordt daarom als maatgevend beschouwd	9. In de NR&D wordt in hoofdstuk 5 op pagina 14 de vermelding van 4,5 meter gewijzigd in 5,0 meter
10. Door het project zullen overwegen vaker en langer dichtliggen. Zijn geluidhinder en emissie van fijnstof vanuit wachtende auto's ook onderwerp van onderzoek?	10. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 13 aangegeven dat geluid onderwerp van onderzoek in het MER is. Op pagina 14 is aangegeven dat luchtkwaliteit onderwerp van onderzoek in het MER is. Bij het uitvoeren van akoestisch onderzoek moeten tevens de effecten van de cumulatie van geluid onderzocht worden. Met cumulatie wordt in dit verband de "samenloop" van geluid vanuit weg en spoor bedoeld. Geluid vanuit de weg is daardoor wel een onderzoeksobject, maar geluid vanuit wachtende auto's voor overwegen is daarbinnen geen specifiek object. Op locaties waar de kans op overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit bestaat, wordt de emissie van het wegverkeer meegenomen. Wachtende auto's worden in dit onderzoek meegenomen. Bij wachtende motorvoertuigen is er sprake van tijdelijke emissie en de concentratie wordt dientengevolge over 24 uur bepaald. Bovenstaande toelichting zal aan hoofdstuk 5 van de NR&D worden toegevoegd	10. Aan hoofdstuk 5 zal onder de koppen "geluid" en "luchtkwaliteit" de hiernaast gegeven toelichting met betrekking tot wachtende auto's worden toegevoegd

Volgnummer: 3	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 12 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
<p>1.</p> <p>a. De veiligheid op overweg Achter de Hoven / Spoorstraat is zonder ESGL reeds in het geding. b. Er moet in de plannen ook rekening gehouden worden met de infrastructuur rondom de overweg, mede in verband met luchtkwaliteit</p>	<p>1.</p> <p>a. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 18 onder de kop "barrièrewerking" een paragraaf opgenomen met betrekking tot de overwegveiligheid. In die paragraaf staat aangegeven dat door de toename van het spoorgebruik (door ESGL) overwegveiligheid een onderwerp van onderzoek zal zijn in het nog op te stellen MER. De overweg Achter de Hoven / Spoorstraat wordt in dit onderzoek meegenomen. In de NR&D is in hoofdstuk 1 op pagina 3 onder de kop "het project ESGL" aangegeven, dat de overwegveiligheid ook op niet expliciet genoemde overwegen langs het projecttracé mogelijk verbeterd zal moeten worden. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen</p> <p>b. Niet alleen de overwegen zelf, maar ook de toelidende wegen zijn onderwerp van onderzoek in het nog op te stellen MER. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 14 aangegeven dat luchtkwaliteit onderwerp van onderzoek in het MER is. Op locaties waar de kans op overschrijding van de grenswaarden bestaat, wordt de emissie van het wegverkeer meegenomen. Bij wachtende motorvoertuigen is er sprake van tijdelijke emissie en de concentratie wordt dientengevolge over 24 uur bepaald.</p> <p>Bovenstaande toelichting zal aan hoofdstuk 5 van de NR&D worden toegevoegd</p>	<p>1.</p> <p>a. Geen</p> <p>b. Aan hoofdstuk 5 zal onder de kop "luchtkwaliteit" de hiernaast gegeven toelichting met betrekking tot wachtende auto's worden toegevoegd</p>
<p>2. Door het project wordt hinder gevreesd vanuit treinen in de vorm van geluid (treinen en waarschuwbellen overwegen), trillingen en laagfrequent geluid</p>	<p>2. In hoofdstuk 5, op pagina 13 en 14 van de NR&D is aangegeven dat in het nog op te stellen MER respectievelijk geluid en trillingen onderwerp van onderzoek zijn. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit.</p> <p>Wanneer een trein een overweg nadert, wordt het wegverkeer onder andere door een belgeluid gewaarschuwd. Deze voor ProRail wettelijk verplichte beveiliging is met name bedoeld voor de veiligheid van het langzame verkeer (voetgangers en fietsers). Bij de ontwikkeling van het specifieke belgeluid is bovendien rekening gehouden met de slechthorende medemens. Belangrijk is dat de overwegbel duidelijk boven het omgevingsgeluid moet uitkomen.</p> <p>Dit betreft een aangelegenheid die zich reeds voordoet in de huidige situatie, dus de situatie zonder het project. Deze zienswijze heeft geen verband met het project, dan wel de NR&D.</p> <p>Wat het bovenstaande betreft is er geen reden om de NR&D gewijzigd vast te stellen.</p> <p>Laagfrequent geluid: Laagfrequent geluid is een onderwerp dat alsnog in het kader van het MER zal worden beschouwd</p>	<p>Aan hoofdstuk 5 van de NR&D wordt een paragraaf toegevoegd: Laagfrequent geluid</p>

Volgnummer: 3	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 12 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
3. Het gebruikte treintype (Stadler Spurt) zou meer hinder veroorzaken dan andere treintypen. Waarom is dit treintype gekozen?	3. Huidige hinder: Sinds 2006 worden er Europese geluideisen gesteld aan nieuw spoorwegmaterieel. Deze geluideisen zijn zodanig scherp gesteld, dat nieuw spoorwegmaterieel altijd stiller is dan het spoorwegmaterieel van voor 2006. De Wadloper was in gebruik genomen voor 2006, toen genoemde wetgeving nog niet van kracht was. De Stadler GTW DMU is na het van kracht worden van genoemde wetgeving in gebruik genomen. De Stadler voldoet aan de genoemde regelgeving. De geluidemissie van treinen is vertaald naar emissiekentallen in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid. Het spoorwegmaterieel is onderverdeeld in 11 categorieën van emissiekentallen, uiteenlopend van een zeer luide categorie tot een zeer stille categorie. De Wadloper is ingedeeld in categorie 6 en de Stadler in categorie 8. Categorie 8 geldt als een stillere categorie dan categorie 6. Daarmee is de Stadler stiller dan de Wadloper. Dat geldt zowel voor motorgeluid als rolgeluid. Door het motorgedeelte met draaistel op de Stadler is het heel goed denkbaar dat de geluidemissie van stootgeluid (klakken) kan verschillen met de Wadloper. Dat betekent echter niet dat de Stadler niet aan de bovengenoemde eisen voldoet. Los van het bovenstaande kan het bevoegde gezag of de beheerder van het spoor van een vervoerder geen specifiek treintype eisen	3. Geen
4. In de NR&D staat in hoofdstuk 5 op pagina 14 dat de geluidcontouren op 4,5 meter hoogte worden berekend. Wordt ook op lagere hoogten gemeten? Graag een toelichting	4. Deze vermelding van 4,5 meter is onjuist. De bedoelde hoogte is 5 meter, en vloeit voort uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Op die hoogte bevinden zich, volgens deze wetgeving, in woningen doorgaans de slaapkamers. De geluidbelasting op deze hoogte wordt daarom als maatgevend beschouwd	4. In de NR&D wordt in hoofdstuk 5 op pagina 14 de vermelding van 4,5 meter gewijzigd in 5,0 meter
5. Nut en noodzaak van het project zijn onvoldoende duidelijk. Waarom is een extra trein nodig in tijden van crisis?	5. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5	5. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5

Volgnummer: 4	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 6 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
Deze zienswijze is identiek aan zienswijze nummer 2 van Ing. M. Valk. Zie de kernpunten in zienswijze nummer 2	Zie de reacties onder zienswijze nummer 2	Zie de wijzigingen onder zienswijze nummer 2

Volgnummer: 5	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Tytsjerksteradiel	Datum indiening: 24 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Het project zal geluidhinder vanuit de volgende bronnen veroorzaken: de treinen zelf, optrekkende en remmende auto's bij overwegen en de waarschuwingsbellen bij overwegen. Dit verstoort niet alleen het voeren van gesprekken, maar ook de slaap en daarmee de gezondheid	<p>1. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 13 aangegeven dat geluid onderwerp van onderzoek in het MER is.</p> <p>Bij het uitvoeren van akoestisch onderzoek moeten tevens de effecten van de cumulatie van geluid onderzocht worden. Met cumulatie wordt in dit verband de "samenloop" van geluid vanuit weg en spoor bedoeld. Geluid vanuit de weg is daardoor wel een onderzoeksonderwerp, maar overwegen vallen niet onder de obstakels, waarvan de effecten (zoals optrekkende en remmende auto's) moeten worden onderzocht.</p> <p>Wanneer een trein een overweg nadert, wordt het wegverkeer onder andere door een belgeluid gewaarschuwd. Deze voor ProRail wettelijk verplichte beveiliging is met name bedoeld voor de veiligheid van het langzame verkeer (voetgangers en fietsers). Bij de ontwikkeling van het specifieke belgeluid is bovendien rekening gehouden met de slechthorende medemens. Belangrijk is dat de overwegbel duidelijk boven het omgevingsgeluid moet uitkomen.</p> <p>Dit betreft een aangelegenheid die zich reeds voordoet in de huidige situatie, dus de situatie zonder het project. Deze zienswijze heeft geen verband met het project, dan wel de NR&D</p> <p>Gezien het bovenstaande zijn er geen gronden om de NR&D gewijzigd vast te stellen</p>	1. Geen

Volgnummer: 5	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Tytsjerksteradiel	Datum indiening: 24 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
2. Hinder vanuit goederentreinen wordt ook gevreesd	2. Alhoewel het project geen uitbreiding van het goedertransport over spoor mogelijk maakt, wordt er in het MER wel rekening gehouden met het feit dat het spoortraject Groningen-Leeuwarden (ook in de huidige situatie, dus zonder het project) een incidentele omrijroute is voor goederentreinen. De hinder die incidentele goederentreinen zouden kunnen veroorzaken, wordt meegenomen in het MER. Om deze reden zijn er geen gronden om de NR&D gewijzigd vast te stellen	2. Geen
3. Voorgesteld wordt om de opstal over te laten nemen. Indien het bevoegde gezag dat niet wil of kan wordt het volgende voorgesteld: - geluid-isolerende maatregelen aan de opstal - een scherm tussen spoor en opstal - stillere treinen / rails	3. In hoofdstuk 5 van de NR&D is aangegeven dat er in het nog op te stellen MER een aantal milieufactoren gekoppeld aan het project zal worden onderzocht, waaronder geluid. Pas na afronding van het MER is bekend wat de milieueffecten (en dus de geluideffecten) van het project zullen zijn. Ook zal pas dan bekend zijn of er geluidmaatregelen moeten worden overwogen, en zo ja: welke. In dit stadium kan nog niet geanticipeerd worden op de resultaten van de genoemde onderzoeken. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	3. Geen
4. Door het project zal trillinghinder worden veroorzaakt: er zullen meer scheuren in de opstal komen en de persoonlijke gezondheid zal eronder lijden	4. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 14 onder de kop "trillingen" vermeld dat dit onderwerp van onderzoek zal zijn in het nog op te stellen MER. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	4. Geen
5. Reeds in de huidige situatie wordt overlast ondervonden van een schakelkast naast de opstal. Het zou de telefoonlijn en het op afstand openen van de auto verstoren. Ook zouden er gezondheidsrisico's zijn	5. Dit betreft een aangelegenheid die enkel betrekking heeft op de huidige situatie, dus de situatie zonder het project. Deze zienswijze heeft geen verband met het project, dan wel de NR&D. Voor opmerkingen, vragen en klachten met betrekking tot hinder vanuit een schakelkast, kunt u terecht bij ProRail, team Publiekscontacten. Het team Publiekscontacten is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar via het gratis telefoonnummer: 0800-7767245	5. Geen

Volgnummer: 6	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 27 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. De onderbouwing van de noodzaak van het project ontbreekt in de NR&D. Er ontbreekt een reizigersonderzoek en een reizigersprognose	1. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5	1. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5
2. Het is onwenselijk dat er in het MER geen onderzoek naar alternatieven wordt gedaan. Er zouden goede alternatieven mogelijk zijn	2. In de NR&D is in hoofdstuk 3 op pagina 9 een paragraaf opgenomen onder de kop "redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten". In die paragraaf is verklaard om welke reden in het nog op te stellen MER maximaal een alternatief wordt onderzocht. De Crisis en herstelwet maakt dit mogelijk. Het bevoegde gezag heeft met het opnemen van ESGL in Bijlage II, lid G sub 4 in deze wet, ervoor gekozen om voor dit project versnellingsmaatregelen in proceduretijd te nemen. Hiermee wordt beoogd op wettelijke grond een tijdwinst van 6 maanden te behalen (Handelingen I 2009/10, nr. 22, p. 970). Het afzien van meerdere alternatieven in het MER ontslaat het bevoegde gezag bij het nemen van het tracébesluit overigens niet van het overwegen van andere mogelijke alternatieven. In het tracébesluit zullen eventuele andere alternatieven omschreven worden. Om het bovenstaande is er geen reden om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	2. Geen
3. Reeds in de bestaande situatie is aangedrongen op het elektrificeren van het spoortraject Groningen-Leeuwarden. Een alternatief zou het deels ondergronds brengen van het spoortraject zijn	3. Het elektrificeren van het spoortraject past niet binnen de beschikbaar gestelde middelen. Bovendien zijn de huidige treinen hiervoor niet geschikt, waardoor aangepaste treinen nodig zouden zijn met bijbehorende kosten. Het ondergronds brengen van (een deel van) het spoortraject verkleint de gevolgen voor onder andere geluid, maar vergroot de gevolgen op andere milieuterreinen (denk aan archeologie, bodemkwaliteit en wateroverlast). Bovendien past ook een dergelijke maatregel niet in het projectbudget	3. Geen

Volgnummer: 6	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 27 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
4. Reeds in de huidige situatie wordt er overlast ondervonden van het type trein (Stadler Spurt)	4. Huidige hinder: Sinds 2006 worden er Europese geluideisen gesteld aan nieuw spoorwegmaterieel. Deze geluideisen zijn zodanig scherp gesteld, dat nieuw spoorwegmaterieel altijd stiller is dan het spoorwegmaterieel van voor 2006. De Wadloper was in gebruik genomen voor 2006, toen genoemde wetgeving nog niet van kracht was. De Stadler GTW DMU is na het van kracht worden van genoemde wetgeving in gebruik genomen. De Stadler voldoet aan de genoemde regelgeving. De geluidemissie van treinen is vertaald naar emissiekentallen in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid. Het spoorwegmaterieel is onderverdeeld in 11 categorieën van emissiekentallen, uiteenlopend van een zeer luide categorie tot een zeer stille categorie. De Wadloper is ingedeeld in categorie 6 en de Stadler in categorie 8. Categorie 8 geldt als een stillere categorie dan categorie 6. Daarmee is de Stadler stiller dan de Wadloper. Dat geldt zowel voor motorgeluid als rolgeluid. Door het motorgedeelte met draaistel op de Stadler is het heel goed denkbaar dat de geluidemissie van stootgeluid (klakken) kan verschillen met de Wadloper. Dat betekent echter niet dat de Stadler niet aan de bovengenoemde eisen voldoet	4. Geen
5. Reeds in de huidige situatie is er last van laagfrequent geluid vanuit de treinen	5. Laagfrequent geluid: Laagfrequent geluid is een onderwerp dat alsnog in het kader van het MER zal worden beschouwd	5. Aan hoofdstuk 5 van de NR&D wordt een paragraaf toegevoegd: Laagfrequent geluid
6. Er wordt geluidhinder verwacht vanuit: de trein/rails (mede door de perronverlengingen) en de waarschuwingbellen op de overwegen. Wordt er ook een ander type trein overwogen?	6. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 13 aangegeven dat geluid onderwerp van onderzoek in het MER is. Wanneer een trein een overweg nadert, wordt het wegverkeer onder andere door een belgeluid gewaarschuwd. Deze voor ProRail wettelijk verplichte beveiliging is met name bedoeld voor de veiligheid van het langzame verkeer (voetgangers en fietsers). Bij de ontwikkeling van het specifieke belgeluid is bovendien rekening gehouden met de slechthorende medemens. Belangrijk is dat de overwegbel duidelijk boven het omgevingsgeluid moet uitkomen. Dit betreft een aangelegenheid die zich reeds voordoet in de huidige situatie, dus de situatie zonder het project. Deze zienswijze heeft geen verband met het project, dan wel de NR&D. Mede gezien het antwoord zoals gegeven onder punt 4, is er geen aanleiding om een ander treintype van de vervoerder te vereisen. Gezien het bovenstaande zijn er geen gronden om de NR&D gewijzigd vast te stellen	6. Geen

Volgnummer: 6	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 27 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
7. Wordt bij het geluidonderzoek ook slaapverstoring betrokken?	7. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 13 aangegeven dat geluid onderwerp van onderzoek in het MER is. Op pagina 14 is aangegeven dat het geluidonderzoek mede in beeld zal brengen: - het aantal geluidgehinderden (aantal personen); - het aantal geluidbelaste woningen binnen de verschillende geluidcontouren. Met bovenstaande onderzoeksopgave worden de belangrijke nadelige gevolgen van geluid voldoende in beeld gebracht, omdat het project met name voorziet in meer reizigersvervoer in de uren overdag. Om die reden zijn er geen gronden om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	7. Geen
8. In de NR&D staat in hoofdstuk 5 op pagina 14 dat de geluidcontouren op 4,5 meter hoogte worden berekend. Wordt ook op lagere hoogten gemeten? Graag een toelichting	8. Deze vermelding van 4,5 meter is onjuist. De bedoelde hoogte is 5 meter, en vloeit voort uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Op die hoogte bevinden zich, volgens deze wetgeving, in woningen doorgaans de slaapkamers. De geluidbelasting op deze hoogte wordt daarom als maatgevend beschouwd	8. In de NR&D wordt in hoofdstuk 5 op pagina 14 de vermelding van 4,5 meter gewijzigd in 5,0 meter
9. Als naar aanleiding van het geluidsonderzoek maatregelen genomen moeten worden, zouden in eerste instantie geen geluidschermen overwogen moeten worden. Isolatiemaatregelen aan woningen zouden de voorkeur verdienen	9. In hoofdstuk 5, op pagina 13 van de NR&D is aangegeven dat geluid in het nog op te stellen MER een onderwerp van onderzoek is. Pas na afronding van het MER is bekend wat de geluideffecten van het project zullen zijn. Ook zal pas dan bekend zijn of er geluidmaatregelen moeten worden overwogen, en zo ja: welke. In dit stadium kan nog niet geanticipeerd worden op de resultaten van de genoemde onderzoeken. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	9. Geen
10. De dieselmotoren van de treinen zullen een verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaken	10. In hoofdstuk 5, op pagina 14 van de NR&D is aangegeven dat luchtkwaliteit in het nog op te stellen MER (in samenhang met de dieselmotoren van de treinen) een onderwerp van onderzoek is. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	10. Geen
11. Reeds in de huidige situatie is overweg de Schrans vaak gesloten, waardoor er opstoppingen en daaraan gekoppelde milieuhinder ontstaan (onder andere fijnstof). Door het project zal de genoemde hinder toenemen	11. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 18 onder de kop "barrièrewerking" een paragraaf opgenomen met betrekking tot de overwegveiligheid. In die paragraaf staat aangegeven dat door de toename van het spoorgebruik (door ESGL) overwegveiligheid een onderwerp van onderzoek zal zijn in het nog op te stellen MER. In de NR&D is in hoofdstuk 1 op pagina 3 onder de kop "het project ESGL" aangegeven, dat er aan overweg de Schans maatregelen getroffen zullen worden. De overwegveiligheid en milieuhinder bij de Schrans zal in het MER dus eerst onderzocht worden. Op grond van de onderzoeksresultaten zullen vervolgens maatregelen overwogen worden. Gezien het bovenstaande is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	11. Geen

Volgnummer: 6	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 27 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
12. In de NR&D is in hoofdstuk 3 op pagina 10 aangegeven dat een tweetal treinlengtes onderzocht zal worden in het MER. Waaruit blijkt dat deze langere treinen nodig zouden zijn?	12. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5 (met name 5c)	12. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5
13. Wordt in de geluidonderzoeken ook rekening gehouden met de luidsprekers van de omroepinstallaties op de perrons?	13. De geluidonderzoeken worden uitgevoerd op basis van de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Geluid van wettelijk verplichte omroepinstallaties op de perrons is daarin geen onderwerp. Bovendien betreft dit een aangelegenheid die zich reeds voordoet in de huidige situatie, dus de situatie zonder het project. Deze zienswijze heeft geen verband met het project, dan wel de NR&D	13. Geen

Volgnummer: 7	Afzender: W.T.Z. de Haan Reidfjild 93 9255 JT Tytsjersteradiel	Datum indiening: 24 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
Geluidsbelasting wordt berekend, maar niet gemeten. Dat dit wettelijk bepaald is, ontslaat het bevoegde gezag niet van de mogelijkheid om toch te meten. Meten zou over een langere periode kunnen en zou de berekenings-methode kunnen ijken. Het meten zou ook na afronding van het project moeten. Dat geldt niet alleen voor geluidhinder vanuit de treinen, maar ook de geluidhinder vanuit de waarschuwingsbellen op de overwegen	De geluidbelasting wordt berekend om de volgende redenen: - Op grond van de Wet milieubeheer moet het geluid worden berekend, niet gemeten - Meten kan alleen in een feitelijke (dus reeds gerealiseerde situatie) en is daarom niet mogelijk in de fase van planvorming (waarbij de beoogde maatregelen, zoals een spoorverdubbeling, nog niet zijn gerealiseerd). Om deze redenen zijn er geen gronden om de NR&D gewijzigd vast te stellen	Geen

Volgnummer: 8	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 27 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Nut en noodzaak van de extra sneltrein zijn onduidelijk. Er is hiervoor geen onderbouwing geleverd. Aantallen reizigers zouden juist afnemen in deze krimpregio	1. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5	1. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5
2. Het is onwenselijk dat er in het MER geen onderzoek naar alternatieven wordt gedaan	2. In de NR&D is in hoofdstuk 3 op pagina 9 een paragraaf opgenomen onder de kop "redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven en varianten". In die paragraaf is verklaard om welke reden in het nog op te stellen MER maximaal een alternatief wordt onderzocht. De Crisis en herstelwet maakt dit mogelijk. Het bevoegde gezag heeft met het opnemen van ESGL in Bijlage II, lid G sub 4 in deze wet, ervoor gekozen om voor dit project versnellingsmaatregelen in proceduretijd te nemen. Hiermee wordt beoogd op wettelijke grond een tijdwinst van 6 maanden te behalen (Handelingen I 2009/10, nr. 22, p. 970). Het afzien van meerdere alternatieven in het MER ontslaat het bevoegde gezag bij het nemen van het tracébesluit overigens niet van het overwegen van andere mogelijke alternatieven. In het tracébesluit zullen eventuele andere alternatieven omschreven worden. Om het bovenstaande is er geen reden om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	2. Geen
3. Reeds in de bestaande situatie is aangedrongen op het elektrificeren van het spoortraject Groningen-Leeuwarden. Een alternatief zou het deels ondergronds brengen van het spoortraject zijn	3. Het elektrificeren van het spoortraject past niet binnen de beschikbaar gestelde middelen. Bovendien zijn de huidige treinen hiervoor niet geschikt, waardoor aangepaste treinen nodig zouden zijn met bijbehorende kosten. Het ondergronds brengen van (een deel van) het spoortraject verkleint de gevolgen voor onder andere geluid, maar vergroot de gevolgen op andere milieuterreinen (denk aan archeologie, bodemkwaliteit en wateroverlast). Bovendien past ook een dergelijke maatregel niet in het projectbudget	3. Geen

Volgnummer: 8	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 27 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
4. Reeds in de huidige situatie wordt er overlast ondervonden van het type trein (Stadler Spurt)	4. Huidige hinder: Sinds 2006 worden er Europese geluideisen gesteld aan nieuw spoorwegmaterieel. Deze geluideisen zijn zodanig scherp gesteld, dat nieuw spoorwegmaterieel altijd stiller is dan het spoorwegmaterieel van voor 2006. De Wadloper was in gebruik genomen voor 2006, toen genoemde wetgeving nog niet van kracht was. De Stadler GTW DMU is na het van kracht worden van genoemde wetgeving in gebruik genomen. De Stadler voldoet aan de genoemde regelgeving. De geluidemissie van treinen is vertaald naar emissiekentallen in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid. Het spoorwegmaterieel is onderverdeeld in 11 categorieën van emissiekentallen, uiteenlopend van een zeer luide categorie tot een zeer stille categorie. De Wadloper is ingedeeld in categorie 6 en de Stadler in categorie 8. Categorie 8 geldt als een stillere categorie dan categorie 6. Daarmee is de Stadler stiller dan de Wadloper. Dat geldt zowel voor motorgeluid als rolgeluid. Door het motorgedeelte met draaistel op de Stadler is het heel goed denkbaar dat de geluidemissie van stootgeluid (klakken) kan verschillen met de Wadloper. Dat betekent echter niet dat de Stadler niet aan de bovengenoemde eisen voldoet	4. Geen
5. Door het project wordt een toename van de overlast door laagfrequent geluid gevreesd	5. Laagfrequent geluid: Laagfrequent geluid is een onderwerp dat alsnog in het kader van het MER zal worden beschouwd	5. Aan hoofdstuk 5 van de NR&D wordt een paragraaf toegevoegd: Laagfrequent geluid
6. Door het project wordt toename in geluidoverlast verwacht, veroorzaakt door de treinen zelf en de waarschuwingsbellen op de overwegen	6. In hoofdstuk 5, op pagina 13 van de NR&D is aangegeven dat in het nog op te stellen MER geluid een onderwerp van onderzoek is. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Wanneer een trein een overweg nadert, wordt het wegverkeer onder andere door een belgeluid gewaarschuwd. Deze voor ProRail wettelijk verplichte beveiliging is met name bedoeld voor de veiligheid van het langzame verkeer (voetgangers en fietsers). Bij de ontwikkeling van het specifieke belgeluid is bovendien rekening gehouden met de slechthorende medemens. Belangrijk is dat de overwegbel duidelijk boven het omgevingsgeluid moet uitkomen. Dit betreft een aangelegenheid die zich reeds voordoet in de huidige situatie, dus de situatie zonder het project. Deze zienswijze heeft geen verband met het project, dan wel de NR&D. Wat het bovenstaande betreft is er geen reden om de NR&D gewijzigd vast te stellen	6. Geen

Volgnummer: 8	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 27 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
7. Het geluidonderzoek zou ook de slaapverstoring moeten omvatten	7. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 13 aangegeven dat geluid onderwerp van onderzoek in het MER is. Op pagina 14 is aangegeven dat het geluidonderzoek mede in beeld zal brengen: - het aantal geluidgehinderden (aantal personen); - het aantal geluidbelaste woningen binnen de verschillende geluidcontouren. Met bovenstaande onderzoeksopgave worden de belangrijke nadelige gevolgen van geluid voldoende in beeld gebracht, omdat het project met name voorziet in meer reizigersvervoer in de uren overdag. Om die reden zijn er geen gronden om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	7. Geen
8. In de NR&D staat in hoofdstuk 5 op pagina 14 dat de geluidcontouren op 4,5 meter hoogte worden berekend. Wordt ook op lagere hoogten gemeten? Graag een toelichting	8. Deze vermelding van 4,5 meter is onjuist. De bedoelde hoogte is 5 meter, en vloeit voort uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Op die hoogte bevinden zich, volgens deze wetgeving, in woningen doorgaans de slaapkamers. De geluidbelasting op deze hoogte wordt daarom als maatgevend beschouwd	8. In de NR&D wordt in hoofdstuk 5 op pagina 14 de vermelding van 4,5 meter gewijzigd in 5,0 meter
9. Als naar aanleiding van het geluidonderzoek maatregelen genomen moeten worden, zouden in eerste instantie geen geluidschermen overwogen moeten worden. Isolatiemaatregelen aan woningen zouden de voorkeur verdienen	9. In hoofdstuk 5, op pagina 13 van de NR&D is aangegeven dat geluid in het nog op te stellen MER een onderwerp van onderzoek is. Pas na afronding van het MER is bekend wat de geluideffecten van het project zullen zijn. Ook zal pas dan bekend zijn of er geluidmaatregelen moeten worden overwogen, en zo ja: welke. In dit stadium kan nog niet geanticipeerd worden op de resultaten van de genoemde onderzoeken. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	9. Geen
10. De dieselmotoren van de treinen zullen een verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaken	10. In hoofdstuk 5, op pagina 14 van de NR&D is aangegeven dat luchtkwaliteit in het nog op te stellen MER (in samenhang met de dieselmotoren van de treinen) een onderwerp van onderzoek is	10. Geen
11. a. De veiligheid op overweg Achter de Hoven / Spoorstraat en overweg Oostergoweg is zonder ESGL reeds in het geding. b. Er moet in de plannen ook rekening gehouden worden met de opstoppingen rondom de overweg, mede in verband met luchtkwaliteit	11. a. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 18 onder de kop "barrièrewerking" een paragraaf opgenomen met betrekking tot de overwegveiligheid. In die paragraaf staat aangegeven dat door de toename van het spoorgebruik (door ESGL) overwegveiligheid een onderwerp van onderzoek zal zijn in het nog op te stellen MER. De overwegen Achter de Hoven en Oostergoweg worden in dit onderzoek meegenomen. In de NR&D is in hoofdstuk 1 op pagina 3 onder de kop "het project ESGL" aangegeven, dat de overwegveiligheid ook op niet expliciet genoemde overwegen langs het project-tracé mogelijk verbeterd zal moeten worden. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	11. a. Geen

Volgnummer: 8	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Leeuwarden	Datum indiening: 27 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
11. <i>(vervolg)</i>	<p>b. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 14 aangegeven dat luchtkwaliteit onderwerp van onderzoek in het MER is.</p> <p>Op locaties waar de kans op overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit bestaat, wordt de emissie van het wegverkeer meegenomen. Bij wachtende motorvoertuigen is er sprake van tijdelijke emissie en de concentratie wordt dientengevolge over 24 uur bepaald. Indien uit de bureaustudie blijkt dat de grenswaarden worden overschreden, worden maatregelen voorgesteld om de concentraties beneden de grenswaarden te krijgen.</p> <p>Bovenstaande toelichting zal aan hoofdstuk 5 van de NR&D worden toegevoegd</p>	<p>b. Aan hoofdstuk 5 zal onder de kop "luchtkwaliteit" de hiernaast gegeven toelichting met betrekking tot wachtende auto's worden toegevoegd</p>

Volgnummer: 9	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 30 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Er wordt door het project (en met name door de komst van het keerspoor) meer hinder verwacht door: geluid, trillingen en fijnstof	1. In hoofdstuk 5, op pagina 13 en 14 van de NR&D is aangegeven dat in het nog op te stellen MER respectievelijk: geluid, trillingen en luchtkwaliteit onderwerp van onderzoek zijn. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	1. Geen
2. Gaan de (extra) pendeltreinen die nu reeds in de ochtendspits rijden, ook in de avondspits rijden?	2. In de avondspits gaan toegevoegd aan de bestaande dienstregeling geen (extra) pendeltreinen rijden	2. Geen
3. Geluid zou niet alleen berekend moeten worden, maar ook gemeten moeten worden	3. De geluidbelasting wordt berekend om de volgende redenen: - Op grond van de Wet milieubeheer moet het geluid worden berekend, niet gemeten - Meten kan alleen in een feitelijke (dus reeds gerealiseerde situatie) en is daarom niet mogelijk in de fase van planvorming (waarbij de beoogde maatregelen, zoals een spoorverdubbeling, nog niet zijn gerealiseerd). Om deze redenen zijn er geen gronden om de NR&D gewijzigd vast te stellen	3. Geen
4. Is de berekeningshoogte voor geluid (4,5 meter) ten opzichte van het maaiveld bij de woningen, of ten opzichte van de railhoogte?	4. Deze vermelding van 4,5 meter is onjuist. De bedoelde hoogte is 5 meter, en vloeit voort uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012. Op die hoogte bevinden zich, volgens deze wetgeving, in woningen doorgaans de slaapkamers. De geluidbelasting op deze hoogte wordt daarom als maatgevend beschouwd. De hoogte wordt bepaald ten opzichte van het maaiveld ter plekke van de woning	4. In de NR&D wordt in hoofdstuk 5 op pagina 14 de vermelding van 4,5 meter gewijzigd in 5,0 meter (ten opzichte van het maaiveld)
5. Door het project wordt gevreesd voor het verdwijnen van ecologische waarden	In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 15 een paragraaf "ecologie" opgenomen. In deze paragraaf is vermeld dat onderzoek naar ecologische waarden onderdeel zal zijn van het nog op te stellen MER. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	5. Geen

Volgnummer: 10	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 2 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
Er wordt door het project meer hinder verwacht door geluid en trillingen	In hoofdstuk 5, op pagina 13 en 14 van de NR&D is aangegeven dat in het nog op te stellen MER respectievelijk geluid en trillingen onderwerp van onderzoek zijn. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	Geen

Volgnummer: 11	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Kollum	Datum indiening: 2 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Op de trajecten Zuidhorn-Groningen en Hurdegaryp-Leeuwarden is een tekort aan zitplaatsen tijdens de spits	1. Het project beoogt het capaciteitstekort op te lossen, met spoormaatsregelen ten behoeve van een extra sneltrein plus langere treinen tijdens de spits	1. Geen
2. Een vertraagde trein op het traject Groningen-Leeuwarden heeft ernstige gevolgen voor de overige treinenloop. Dat zou komen door een gebrek aan dubbelsporigheid op het traject	2. Het project beoogt ondanks het toevoegen van een extra sneltrein aan de dienstregeling, deze storingsgevoeligheid tot een minimum te verkleinen, door het pakket aan maatregelen dat is weergegeven in de NR&D in hoofdstuk 1 op pagina 3	2. Geen
3. Voor de hoofdsteden is er nu een dienstregeling met onevenwichtige vertrektijden en een te beperkte frequentie	3. Het project beoogt de frequentie te verhogen middels spoormaatsregelen ten behoeve van de inzet van een extra sneltrein, naast de reeds bestaande treinen. De stoptrein heeft ongeveer 15 minuten meer rijtijd dan de sneltrein over het traject. Dit brengt met zich mee dat het niet mogelijk is om aan beide zijden van het traject de treinen om het kwartier te plannen. Er is voor gekozen om in Groningen om het kwartier te vertrekken en aan te komen, hetgeen betekent dat in Leeuwarden de stoptrein direct na de sneltrein vertrekt en de sneltrein direct na de stoptrein aankomt. Zodoende kunnen de sneltreinen uit Leeuwarden goed aansluiten op de stoptreinen naar Zwolle en de stoptreinen uit Leeuwarden goed aansluiten op de intercity's naar Zwolle en vice versa	3. Geen
4. Ook voor de reizigers tussen Hurdegaryp en Leeuwarden zou een pendeltrein ingezet moeten worden	4. Omdat de sneltrein en de stoptrein in Hurdegaryp in tijd dicht bij elkaar liggen, levert dit nauwelijks een extra reismogelijkheid op. Ook zal het naar verwachting weinig extra reizigers van Groningen en Buitenpost/Feenwâlden naar Hurdegaryp opleveren. Los daarvan is het niet wenselijk dat de sneltrein onderweg vaker dan één keer stopt	4. Geen
5. Gevraagd wordt om extra haltes voor de sneltreinen: - 3 sneltreinen in de ochtend tussen Leeuwarden-Groningen krijgen naast Buitenpost ook Zuidhorn als stopplaats - 3 sneltreinen in de ochtend tussen Groningen-Leeuwarden krijgen naast Buitenpost ook Hurdegaryp als stopplaats	5. De sneltrein is bedoeld als snelle verbinding tussen de twee hoofdsteden en daarmee een expliciet ander product dan de stoptrein, die meer een gebiedsontsluitende functie heeft. De sneltreinen richten zich specifiek op het vervoersaanbod van reizigers tussen de twee steden. Om concurrerend met de auto te blijven qua kwaliteit en snelheid, zijn geen tot zo min mogelijk haltes gewenst. Om die reden is één tussenstop het maximum	5. Geen

Volgnummer: 11	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Kollum	Datum indiening: 2 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
6. Zou een spoorverdubbeling op het traject Veenwouden-Hurdegaryp vertragingen helpen te voorkomen?	6. De beoogde dienstregeling in combinatie met de voorziene infrastructuur zal naar verwachting tot een robuuste uitvoering van de dienstregeling leiden die voldoet aan de kwaliteitsnormen die ProRail, vervoerders en concessieverleners afgesproken hebben. Het is daarmee niet kosteneffectief om verder te investeren in infrastructuur om de robuustheid van de dienstregeling verder te verhogen. Het is inderdaad zo dat meer dubbelspoor leidt tot meer flexibiliteit in de dienstregeling. Een geheel dubbelsporig traject is vanuit dat oogpunt een ideale oplossing maar leidt tot grotere effecten op de omgeving en zeer hoge investeringen die in dit kader niet nodig zijn	6. Geen
7. Zouden dubbelperrons (met kort dubbelspoor) bij halte Leeuwarden-Camminghaburen en de toekomstige halte Hoogkerk helpen tegen het voorkomen van vertragingen?	7. Zie ook het antwoord hierboven. Er is geen aanleiding om te veronderstellen dat investeren in extra maatregelen noodzakelijk is om de kwaliteit van de dienstregeling te waarborgen	7. Geen

Volgnummer: 12	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Groningen	Datum indiening: 2 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Het project kruist op diverse locaties hogedruk aardgastransportleidingen van Gasunie. Gasunie wijst erop dat aanpassingen aan die leidingen ten behoeve van het project een doorlooptijd hebben die op kan lopen tot twee jaar	1. Het project is dusdanig ontworpen, dat aanpassingen aan en verleggingen van hogedruk aardgastransportleidingen niet aan de orde zullen zijn. In de NR&D, in hoofdstuk 3, op pagina 10 is daarover het volgende vermeld: het deeltracé dat ten zuiden van het bestaande spoor, tussen ongeveer de spoorbrug over het Hoendiep en de boog ten westen daarvan wordt aangelegd, wordt niet ten noorden van het bestaande spoor aangelegd, omdat aldaar een hogedruk aardgastransportleiding is gesitueerd	1. Geen
2. In de NR&D dient in de paragraaf "externe veiligheid" aandacht te worden besteed aan de daaraan gerelateerde aspecten met betrekking tot de hogedruk aardgastransportleidingen	2. Hogedruk aardgastransportleidingen horen als onderzoeksonderwerp thuis in een MER (onder "externe veiligheid"). Om die reden zal dit onderwerp ook worden toegevoegd aan hoofdstuk 5 van de NR&D, onder "externe veiligheid"	2. Aan hoofdstuk 5 van het MER, paragraaf "externe veiligheid", zal worden toegevoegd dat ook hogedruk aardgastransportleidingen onderwerp van onderzoek zijn in het MER

Volgnummer: 13	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 2 januari 2013 Aanvulling ontvangen: 15 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. De decembermaand zou een verkeerd gekozen periode zijn voor de tervisielegging van de NR&D, omdat dit een drukke vakantieperiode zou zijn	1. De Wet milieubeheer (dat is de wet op grond waarvan de NR&D ter visie is gelegd), noch de Algemene wet bestuursrecht, noch andere wetgeving verbiedt een tervisielegging in de decembermaand of andere (vakantie) perioden in het kalenderjaar. Los daarvan wordt verondersteld dat juist een vakantieperiode veel burgers meer ruimte geeft om stukken in te zien en om eventueel zienswijzen op te stellen	1. Geen
2. De periode van tervisielegging zou te kort zijn	2. De tervisielegging is op grond van de Wet milieubeheer, artikel 7.27 lid 3. Dat artikellid verklaart tevens artikel 3:12, eerste en tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In het bovengenoemde wettelijke kader is niet vastgesteld wat de minimum periode van tervisielegging moet zijn. Een periode van vier weken wordt als voldoende beschouwd, zeker nu de NR&D bestaat uit een stuk van slechts 20 pagina's	2. Geen
3. De website van het Centrum Publieksparticipatie meldde gedurende vermoedelijk een dag tijdens de periode van tervisielegging dat het project gesloten is en er daarom hoogstwaarschijnlijk geen zienswijzen konden worden ingediend	3. Het buiten werking zijn van de genoemde website wordt zeer betreurd, vooral omdat deze website het voor de burger juist eenvoudiger zou moeten maken om een zienswijze in te dienen. Om die reden wordt alles in het werk gesteld om genoemde website naar behoren te laten functioneren. Los daarvan is het de indiener van de zienswijze tijdens de periode van de tervisielegging gelukt om alsnog een zienswijze in te dienen. Om die reden wordt aangenomen dat het de belangen van de indiener van de zienswijze niet zijn geschaad	3. Geen
4. De spoorverdubbeling zorgt ervoor dat de trein dicht langs het huis komt te rijden (circa 20 meter in plaats van 25 meter in de huidige situatie). Dit zou de waarde van het onroerend goed verminderen	4. In hoofdstuk 5 van de NR&D is aangegeven welke milieukundige gevolgen van het project in het MER zullen worden onderzocht. Pas nadat het MER is afgerond, is bekend wat de effecten zijn op de bedoelde woning. Pas nadat het tracébesluit vastgesteld is, kan bepaald worden of u in aanmerking komt voor een schadevergoeding, als bedoeld in artikel 22 van de Tracéwet	4. Geen
5. Door het project wordt voor verder snoeien van de begroeiing langs het spoor gevreesd: a. met bijbehorende aantasting van flora en fauna b. met bijbehorende gevolgen voor geluidhinder	5. a. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 15 een paragraaf opgenomen met betrekking tot ecologie. Daarin is beschreven dat de gevolgen van het project voor de flora en fauna in het nog op te stellen MER onderzocht worden. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit, om flora en fauna te sparen. b. En enkele rij bomen of struwelen heeft nauwelijks aantoonbaar effect. Pas bij grote hoeveelheden (stroken van 100 meter of meer) is er sprake van enige demping. Die demping speelt dan ook een rol in de berekeningen. Gezien het bovenstaande zijn er geen gronden om de NR&D op deze punten gewijzigd vast te stellen	5. a. Geen b. Geen

Volgnummer: 13	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 2 januari 2013 Aanvulling ontvangen: 15 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
6. Nut en noodzaak van het project worden betwijfeld	6. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5	6. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5
7. De sneltreinen van en naar Groningen zouden ook moeten stoppen in Zuidhorn	7. Zie mede het antwoord op zienswijze nummer 11, onderdeel 5. Daaraan wordt het volgende toegevoegd. Vanuit Zuidhorn is een grote behoefte om naar Groningen te reizen. Daarom is er ook reeds gekozen voor een extra pendeltrein tussen Zuidhorn en Groningen in de spits, die in deze behoefte kan voorzien naast de bestaande twee stoptreinen per uur. Dit is de meest logische maatregel, omdat reizigers uit Zuidhorn vooral richting Groningen reizen. De sneltrein is hiervoor niet het geschikte product. Deze heeft als doel de twee hoofdsteden zo snel mogelijk met elkaar te verbinden met zo min mogelijk tussenstops. Er is ook een grote groep studenten die in Zuidhorn overstapt op de bus naar het Zerniketerrein. De studenten komen uit Leeuwarden, maar ook uit veel andere plaatsen in Fryslân. De stoptrein pikt al deze mensen bij verschillende stations op en is daarvoor ideaal. Vanuit Zuidhorn zelf kunnen mensen direct op de bus naar het Zerniketerrein stappen en is de andere belangrijke bestemming het centrum van Groningen met al haar voorzieningen. Deze verbinding wordt twee keer per uur geleverd door de stoptreinen en in de ochtendspits zelfs drie keer per uur met een extra pendeltrein	7. Geen
8. Het project zal leiden tot extra: geluidhinder, gezondheidsrisico's, onveiligheid langs het spoor, plus een verslechterde overwegveiligheid	8. In de NR&D is in hoofdstuk 5 aangegeven dat alle genoemde aspecten in het nog op te stellen MER zullen worden onderzocht. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	8. Geen
9. Hinder vanuit goederentreinen wordt ook gevreesd	9. Alhoewel het project geen uitbreiding van het goedertransport over spoor mogelijk maakt, wordt er in het MER wel rekening gehouden met het feit dat het spoortraject Groningen-Leeuwarden (ook in de huidige situatie, dus zonder het project) een incidentele omrijroute is voor goederentreinen. De hinder die die incidentele goederentreinen zouden kunnen veroorzaken, wordt ook meegenomen in het MER. Om deze reden zijn er geen gronden om de NR&D gewijzigd vast te stellen	9. Geen
10. De metalen spoorbrug over de N930, naast de opstal, is een obstakel voor het wegverkeer en ook een bron van geluidhinder	10. In de NR&D is in hoofdstuk 5 aangegeven dat de genoemde aspecten in het nog op te stellen MER zullen worden onderzocht. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	10. Geen

Volgnummer: 13	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 2 januari 2013 Aanvulling ontvangen: 15 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
11. Waarom wordt niet het hele spoortraject Groningen-Leeuwarden: a. verdubbeld? b. geëlektrificeerd?	11. a. Spoorverdubbeling: De beoogde dienstregeling in combinatie met de voorziene infrastructuur zal naar verwachting tot een robuuste uitvoering van de dienstregeling leiden die voldoet aan de kwaliteitsnormen die ProRail, vervoerders en concessieverleners afgesproken hebben. Het is daarmee niet kosteneffectief om verder te investeren in infrastructuur om de robuustheid van de dienstregeling verder te verhogen. Het is inderdaad zo dat meer dubbelspoor leidt tot meer flexibiliteit in de dienstregeling. Een geheel dubbelsporig traject is vanuit dat oogpunt een ideale oplossing maar leidt tot grotere effecten op de omgeving en zeer hoge investeringen die in dit kader niet nodig zijn. b. Elektrificatie: Het elektrificeren van het spoortraject past niet binnen de beschikbaar gestelde middelen. Bovendien zijn de huidige treinen hiervoor niet geschikt, waardoor aangepaste treinen nodig zouden zijn met bijbehorende kosten	11. Geen
12. Door recente kap en snoei van begroeiing is er door zicht vanuit trein in woning verminderde privacy	12. Dit betreft een aangelegenheid die enkel betrekking heeft op de huidige situatie, dus de situatie zonder het project. Deze zienswijze heeft geen verband met het project, dan wel de NR&D. Voor opmerkingen, vragen en klachten met betrekking tot het groenonderhoud kunt u terecht bij ProRail, team Publiekscontacten. Het team Publiekscontacten is 24 uur per dag en 7 dagen per week bereikbaar via het gratis telefoonnummer: 0800-7767245	12. Geen
13. Door het project zal de opstal in waarde verminderen. Daarvoor wordt compensatie gevraagd	13. In hoofdstuk 5 van de NR&D is aangegeven welke milieukundige gevolgen van het project in het MER zullen worden onderzocht. Pas nadat het MER is afgerond, is bekend wat de effecten zijn op de bedoelde woning. Pas nadat het tracébesluit vastgesteld is, kan bepaald worden of u in aanmerking komt voor een schadevergoeding, als bedoeld in artikel 22 van de Tracéwet	13. Geen
14. In het Dagblad van het Noorden van 8 januari 2013 zou vermeld staan, dat er wel langere treinen zouden gaan rijden, maar niet dat er vaker treinen gaan rijden	14. Zou genoemde krant het bedoelde bericht hebben verspreid, dan is dat bericht in strijd met de projectscope, zoals opgenomen in de NR&D. Het bevoegde gezag draagt echter geen verantwoording voor de wijze waarop een krant het nieuws vergaart en vervolgens verspreidt. Ten overvloede wordt bij deze vermeld dat de juiste weergave van de projectscope is opgenomen in de NR&D	14. Geen

Volgnummer: 14	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 2 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Het gebruikte treintype (Stadler Spurt) zou meer hinder veroorzaken dan andere treintypen. Waarom is dit treintype gekozen? Met name het grote gewicht van de motor bovenop een kleine wielbasis in combinatie met de naden tussen de rails geeft harde geluiden	1. Huidige hinder: Sinds 2006 worden er Europese geluideisen gesteld aan nieuw spoorwegmaterieel. Deze geluideisen zijn zodanig scherp gesteld, dat nieuw spoorwegmaterieel altijd stiller is dan het spoorwegmaterieel van voor 2006. De Wadloper was in gebruik genomen voor 2006, toen genoemde wetgeving nog niet van kracht was. De Stadler GTW DMU is na het van kracht worden van genoemde wetgeving in gebruik genomen. De Stadler voldoet aan de genoemde regelgeving. De geluidemissie van treinen is vertaald naar emissiekentallen in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid. Het spoorwegmaterieel is onderverdeeld in 11 categorieën van emissiekentallen, uiteenlopend van een zeer luide categorie tot een zeer stille categorie. De Wadloper is ingedeeld in categorie 6 en de Stadler in categorie 8. Categorie 8 geldt als een stillere categorie dan categorie 6. Daarmee is de Stadler stiller dan de Wadloper. Dat geldt zowel voor motorgeluid als rolgeluid. Door het motorgedeelte met draaistel op de Stadler is het heel goed denkbaar dat de geluidemissie van stootgeluid (klakken) kan verschillen met de Wadloper. Dat betekent echter niet dat de Stadler niet aan de bovengenoemde eisen voldoet	1. Geen
2. Gevreesd wordt voor geluidhinder en trillinghinder door het project	2. In de NR&D is in hoofdstuk 5 aangegeven dat de genoemde aspecten in het nog op te stellen MER zullen worden onderzocht. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	2. Geen
3. Wordt in de geluidonderzoeken ook rekening gehouden met de luidsprekers van de omroepinstallaties op de perrons?	3. De geluidonderzoeken worden uitgevoerd op basis van de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Geluid van de wettelijk verplichte omroepinstallaties op de perrons is daarin geen onderwerp. Bovendien betreft dit een aangelegenheid die zich reeds voordoet in de huidige situatie, dus de situatie zonder het project. Deze zienswijze heeft geen verband met het project, dan wel de NR&D	3. Geen
4. De veiligheid op de overweg bij halte Zuidhorn is zonder ESGL reeds in het geding	4. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 18 onder de kop "barrièrewerking" een paragraaf opgenomen met betrekking tot de overwegveiligheid. In die paragraaf staat aangegeven dat door de toename van het spoorgebruik (door ESGL) overwegveiligheid een onderwerp van onderzoek zal zijn in het nog op te stellen MER. De overweg bij de halte Zuidhorn wordt in dit onderzoek meegenomen. In de NR&D is in hoofdstuk 1 op pagina 3 onder de kop "het project ESGL" aangegeven, dat de overwegveiligheid ook op niet expliciet genoemde overwegen langs het project-tracé mogelijk verbeterd zal moeten worden. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	4. Geen

Volgnummer: 14	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 2 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
5. Geluid en trillingen zouden niet alleen berekend moeten worden, maar ook gemeten moeten worden	<p>5. De geluidbelasting wordt berekend om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Op grond van de Wet milieubeheer moet het geluid worden berekend, niet gemeten - Meten kan alleen in een feitelijke (dus reeds gerealiseerde situatie) en is daarom niet mogelijk in de fase van planvorming (waarbij de beoogde maatregelen, zoals een spoorverdubbeling, nog niet zijn gerealiseerd). <p>Bij het trillingenonderzoek worden naast berekeningen ook (aanvullend daarop) metingen uitgevoerd. Zodoende worden de trillingseffecten van de huidige en toekomstige situatie in beeld gebracht. De locaties waar gemeten gaat worden, worden bepaald door de berekeningen.</p>	5. Geen

Volgnummer: 15	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 29 december 2012 Aanvulling ontvangen: 16 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Nut en noodzaak van het project worden betwijfeld. Het capaciteitsprobleem in de spits zou opgelost kunnen worden door binnen de bestaande dienstregeling langere treinen te laten rijden	1. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5	1. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5
2. Door het project zal de bestaande hinder verergeren, te weten: geluidhinder, trillinghinder en verkeersdruk bij dichtliggende overwegen. Dit zal gevolgen hebben voor de waarde van de woningen. Daarnaast zal de overwegveiligheid door het project verslechteren	2. In de NR&D is in hoofdstuk 5 aangegeven dat de genoemde aspecten in het nog op te stellen MER zullen worden onderzocht. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	2. Geen
3. a. Welke onderzoeksmethoden worden gebruikt om de impact van geluid en trillingen te bepalen? b. Wordt bij het trillingenonderzoek een nulmeting gedaan?	3. a. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 13 de onderzoeksmethode voor geluid beschreven. In hetzelfde hoofdstuk is op pagina 14 de onderzoeksmethode voor trillingen beschreven b. Bij het trillingenonderzoek worden naast berekeningen ook (aanvullend daarop) metingen uitgevoerd. Zodoende worden de trillingseffecten van de huidige en toekomstige situatie in beeld gebracht. De locaties waar gemeten gaat worden, worden bepaald door de berekeningen	3. a. Geen b. Geen
4. Welke maatregelen worden voorgesteld om het effect van geluid en trillingen tegen te gaan?	4. In hoofdstuk 5 van de NR&D is aangegeven dat er in het nog op te stellen MER een aantal milieufactoren gekoppeld aan het project zal worden onderzocht, waaronder geluid en trillingen. Pas na afronding van het MER is bekend wat de milieueffecten (en dus de geluid- en trilinge-effecten) van het project zullen zijn. Ook zal pas dan bekend zijn of er maatregelen moeten worden overwogen, en zo ja: welke. In dit stadium kan nog niet geanticipeerd worden op de resultaten van de genoemde onderzoeken. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	4. Geen
5. Welke schadeloosstelling wordt voorgesteld?	5. Pas nadat het MER is afgerond, is bekend wat de effecten zijn op de bedoelde woning. Pas nadat het tracébesluit vastgesteld is, kan bepaald worden of u in aanmerking komt voor een schadevergoeding, als bedoeld in artikel 22 van de Tracéwet	5. Geen

Volgnummer: 16	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Groningen	Datum indiening: 31 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. De website van het Centrum Publieksparticipatie meldde gedurende vermoedelijk een dag tijdens de periode van tervisielegging dat het project gesloten is en er daarom hoogstwaarschijnlijk geen zienswijzen konden worden ingediend	1. Het buiten werking zijn van de genoemde website wordt zeer betreurd, vooral omdat deze website het voor de burger juist eenvoudiger zou moeten maken om een zienswijze in te dienen. Om die reden wordt alles in het werk gesteld om genoemde website naar behoren te laten functioneren. Los daarvan is het de indiener van de zienswijze tijdens de periode van de tervisielegging gelukt om alsnog een zienswijze in te dienen. Om die reden wordt aangenomen dat het de belangen van de indiener van de zienswijze niet zijn geschaad	1. Geen
2. Er wordt door het project meer hinder verwacht door geluid	2. In hoofdstuk 5, op pagina 13 van de NR&D is aangegeven dat geluid in het nog op te stellen MER onderwerp van onderzoek is. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	2. Geen
3. Als naar aanleiding van het geluidonderzoek maatregelen genomen moeten worden, zouden in eerste instantie geen geluidschermen overwoogen moeten worden	3. In hoofdstuk 5, op pagina 13 van de NR&D is aangegeven dat geluid in het nog op te stellen MER een onderwerp van onderzoek is. Pas na afronding van het MER is bekend wat de geluideffecten van het project zullen zijn. Ook zal pas dan bekend zijn of er geluidmaatregelen moeten worden overwoogen, en zo ja: welke. In dit stadium kan nog niet geanticipeerd worden op de resultaten van de genoemde onderzoeken. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	3. Geen
4. Gevreesd wordt dat de opstal onverkoopbaar wordt, als er door het project ook goederentreinen langs de opstal gaan rijden	4. Alhoewel het project geen uitbreiding van het goederentransport over spoor mogelijk maakt, wordt er in het MER wel rekening gehouden met het feit dat het spoortraject Groningen-Leeuwarden (ook in de huidige situatie, dus zonder het project) een incidentele omrijroute is voor goederentreinen. De hinder die die incidentele goederentreinen zouden kunnen veroorzaken wordt ook meegenomen in het MER. Om deze reden zijn er geen gronden om de NR&D gewijzigd vast te stellen	4. Geen
5. Gevreesd wordt dat de opstal onverkoopbaar wordt, als er door het project een halte Hoogkerk gebouwd gaat worden	5. Het project ESGL voorziet niet in de bouw, laat staan in de in gebruik name van een halte te Hoogkerk. In hoofdstuk 1 van de NR&D is op pagina 5 aangegeven dat er wel sprake is van een ambitie, maar dat er nog geen besluitvorming omtrent de halte heeft plaatsgevonden. In hoofdstuk 3 van de NR&D op pagina 9 is aangegeven dat de halte ook geen onderdeel uitmaakt van de referentiesituatie van het project. Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	5. Geen

Volgnummer: 17	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Burgum	Datum indiening: 8 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Het tankstation aan Stationsweg nummer 36 te Hurdegaryp verkoopt ook LPG. Het project ESGL zou getoetst moeten worden aan het kader dat het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) rondom dit LPG-tankstation stelt	1. Het project wordt in de zin van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) niet gezien als een kwetsbaar object. Het project heeft daarmee geen enkele invloed op de vergunning op grond waarvan de LPG-inrichting op het tankstation aanwezig mag zijn. Overigens zullen over het spoortraject tussen Groningen en Leeuwarden geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Om die reden zal er ook geen sprake zijn van cumulatie op het gebied van externe veiligheid (vervoer van gevaarlijke stoffen en de inrichting waar LPG aanwezig is). Om die reden is er geen grond om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	1. Geen
2. De Commissie voor de m.e.r. zou om een toetsingsadvies moeten worden gevraagd, ondanks het feit dat dit op grond van de Crisis en herstelwet niet verplicht is	2. In de NR&D is in hoofdstuk 4 op pagina 12 vermeld dat de Commissie voor de m.e.r. niet om een advies t.a.v. het MER wordt gevraagd. De Crisis en herstelwet maakt dit mogelijk. Het bevoegde gezag heeft met het opnemen van ESGL in Bijlage II, lid G sub 4 in deze wet, ervoor gekozen om voor dit project versnellingsmaatregelen in proceduretijd te nemen. Dat neemt niet weg dat het bevoegde gezag, mede op grond van de zienswijzen, een grondige afweging zal maken van de milieubelangen in dit project. Waar uit het MER zal blijken op welke milieugebieden mitigerende maatregelen genomen moeten worden, zullen deze geborgd worden in het nog te nemen tracébesluit. Om het bovenstaande is er geen reden om de NR&D op dit punt gewijzigd vast te stellen	2. Geen
3. Er wordt door het project meer hinder verwacht door geluid	3. In hoofdstuk 5, op pagina 13 van de NR&D is aangegeven dat geluid in het nog op te stellen MER onderwerp van onderzoek is. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	3. Geen

Volgnummer: 18	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 18 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. In de NR&D in hoofdstuk 1 onder "context van MER: andere studies en besluitvorming in omgeving" ontbreekt de vermelding van het transferium in Zuidhorn	1. Op 7 mei 2012 heeft de raad van de gemeente Zuidhorn het bestemmingsplan "Zuidhorn-Reserveringsgebied transferium" vastgesteld. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het gebied ten zuidoosten van het gemeentehuis in Zuidhorn. Dit gebied is ingeklemd tussen het spoor en een deel van de nieuwe woonwijk Oostergast. Er staat in de huidige situatie een tijdelijk gebouw met een bijbehorende tijdelijke parkeerplaats. De bebouwing wordt gebruikt voor de tijdelijke huisvesting van twee supermarkten. Het bestemmingsplan maakt het mogelijk dat de aanwezigheid van de supermarkten en parkeervoorziening kan worden voortgezet tot 1 april 2015. Na deze termijn is deze grond bestemd voor "Groen". In de NR&D zal in de genoemde paragraaf het bovenstaande worden toegevoegd. Tevens zal in hoofdstuk 3 op pagina 8 worden vermeld dat dit bestemmingsplan valt onder de referentiesituatie van het project	1. Het bestemmingsplan "Zuidhorn-Reserveringsgebied transferium" (en de invloed daarvan op het project ESGL) zal in hoofdstuk 1 en 3 van de NR&D worden vermeld
2. In de NR&D in hoofdstuk 1 onder "context van MER: andere studies en besluitvorming in omgeving" ontbreekt de vermelding van de aanleg van de 380 kV hoogspanningsleiding tussen Eemshaven en Ems	2. Het project "Noord-West 380 kV" is nog in de fase van planvoorbereiding en zal naar verwachting het project ESGL op één locatie kruisen. Die locatie ligt net ten westen van Groningen. Om die reden zal het project in de NR&D in ieder geval aan hoofdstuk 1 van de NR&D worden toegevoegd. Voor het hoogspanningsleiding-project heeft nog geen ontwerp van een ruimtelijk besluit ter visie gelegen. Om die reden hoeft dit project niet te worden toegevoegd aan de referentiesituatie van het project ESGL. Dit laatste zal ook in hoofdstuk 3 van de NR&D aangegeven worden	2. Het hoogspanningsleiding-project "Noord-West 380 kV" (en zijn invloed op het project ESGL) zal in hoofdstuk 1 en 3 van de NR&D worden vermeld
3. De gemeente Groningen heeft besloten geen geld te reserveren voor de aanleg van de Regiotram	3. Dat is juist. Om die reden is in hoofdstuk 3 pagina 8 van de NR&D vermeld, dat de Regiotram niet onder de referentiesituatie van het project valt, omdat er geen redelijk zicht op realisatie van de Regiotram is	3. Geen
4. De provincies Groningen en Fryslân hebben definitief besloten te stoppen met het project Groningen-Heerenveen	4. Deze vermelding zal op pagina 5 van de NR&D worden toegevoegd. De vermelding dat dit project niet onder de referentiesituatie valt (hoofdstuk 3, pagina 8), omdat er geen redelijk zicht is op realisatie, blijft staan	4. Toevoeging aan pagina 5, dat de provincies Groningen en Fryslân definitief hebben besloten te stoppen met het project Groningen-Heerenveen
5. Geluid zou niet alleen berekend moeten worden, maar ook gemeten moeten worden	5. De geluidbelasting wordt berekend om de volgende redenen: - Op grond van de Wet milieubeheer moet het geluid worden berekend, niet gemeten - Meten kan alleen in een feitelijke (dus reeds gerealiseerde situatie) en is daarom niet mogelijk in de fase van planvorming (waarbij de beoogde maatregelen, zoals een spoorverdubbeling, nog niet zijn gerealiseerd). Om deze redenen zijn er geen gronden om de NR&D gewijzigd vast te stellen	5. Geen

Volgnummer: 18	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 18 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
6. Niet duidelijk is, wat met "expert judgements" met betrekking tot geluidonderzoeken bedoeld wordt	6. Een expert judgement is een inschatting van één of meerdere deskundigen op grond van kennis en ervaring. Een expert judgement wordt nooit zonder andere methoden als een beoordelingskader ingezet: een expert judgement is een aanvulling op andere methoden	6. Geen
7. In de NR&D op pagina 15 wordt onder "ecologie" niet vermeld dat gebruik wordt gemaakt van de kennis en expertise van lokale organisaties, zoals Natuurorganisatie Stad & Ommeland (www.stadenommeland.com)	7. De onderzoeker ecologie die ingeschakeld is, heeft reeds vermeld dat hij gebruik maakt van de kennis die bij lokale besturen en organisaties beschikbaar is. De genoemde organisatie en website zijn alsnog aan die onderzoeker doorgegeven, voor het geval hij hiermee nog niet bekend zou zijn	7. Geen
8. Wordt in het onderzoek naar barrièrewerking (hoofdstuk 5, pagina 18 NR&D) ook rekening gehouden met dienstregelingen van het busvervoer?	8. In het onderzoek naar barrièrewerking worden alle verkeerstypen betrokken	8. Geen

Volgnummer: 19	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Groningen	Datum indiening: 2 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. De focus van de indiener van de zienswijze ligt op geluid- en trillingseffecten en de eventuele compenserende maatregelen	1. In hoofdstuk 5, op pagina 13 en 14 van de NR&D is aangegeven dat in het nog op te stellen MER respectievelijk geluid en trillingen onderwerp van onderzoek zijn. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit	1. Geen
2. Tevens heeft de lokale inpassing van het project en het functioneren van overwegen de aandacht van de indiener van de zienswijze	2. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 18 aangegeven dat zowel stedelijke/landschappelijke inpassing als barrièrewerking (door onder andere overwegen) onderwerp van onderzoek in het nog op te stellen MER zijn	2. Geen

Volgnummer: 20	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Drachten	Datum indiening: 27 december 2012
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Er wordt geen duidelijkheid geboden omtrent de goederentreinen. Wordt er bij het bepalen van hinder ook van de goederentreinen uitgegaan?	1. Alhoewel het project geen uitbreiding van het goedertransport over spoor mogelijk maakt, wordt er in het MER wel rekening gehouden met het feit dat het spoortraject Groningen-Leeuwarden (ook in de huidige situatie, dus zonder het project) een incidentele omrijroute is voor goederentreinen. De hinder die incidentele goederentreinen zouden kunnen veroorzaken wordt ook meegenomen in het MER. Om deze reden zijn er geen gronden om de NR&D gewijzigd vast te stellen	1. Geen
2. Niet duidelijk is, wat er in de geluidberekeningen wordt bedoeld met de "bestaande situatie". Is dat: a. de data (aantallen snelheden etc.) als gemiddelden in de jaren 2006, 2007 en 2008 (oud materieel)? b. de data (aantallen snelheden etc.) op basis van 2009, 2010 en 2011 als driejaarsgemiddelde vanwege alleen GTW treinen? c. de data (aantallen snelheden etc.) op basis van GPP zonder 1,5 dB plafond, waarbij voor de treincategorie 6 de maximumreksnelheid conform het RMR2012 wordt overschreden, waardoor er formeel niet gerekend kan/mag worden? d. de data (aantallen snelheden etc.) op basis van GPP met 1,5 dB plafond, met eveneens de genoemde overschrijding?	2. De eerste vaststelling van geluidproductieplafonds (GPP's) vindt plaats middels heersende waarde, plus 1,5 dB, waarbij voor spoorwegen voor de heersende waarde het gemiddelde van 2006, 2007 en 2008 geldt	2. Geen

Volgnummer: 21	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Heerenveen	Datum indiening: 28 december 2012 Aanvulling ontvangen: 21 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Het project Regiotram is stopgezet. Om die reden zou een vermelding van dat project in de NR&D niet nodig zijn	1. De stellingname dat het project is stopgezet is juist. Om die reden is in hoofdstuk 3 pagina 8 van de NR&D vermeld, dat de Regiotram niet onder de referentiesituatie van het project valt, omdat er geen redelijk zicht op realisatie van de Regiotram is. Deze vermelding is bedoeld voor lezers die het project Regiotram wel kennen, maar niet weten wat de status ervan is. Het geheel niet vermelden van dit project zou de indruk kunnen wekken, dat dit project over het hoofd is gezien	1. Geen
2. Waarom wordt niet het gehele spoortraject tussen Groningen en Leeuwarden verdubbeld?	2. De beoogde dienstregeling in combinatie met de voorziene infrastructuur zal naar verwachting tot een robuuste uitvoering van de dienstregeling leiden die voldoet aan de kwaliteitsnormen die ProRail, vervoerders en concessieverleners afgesproken hebben. Het is daarmee niet kosteneffectief om verder te investeren in infrastructuur om de robuustheid van de dienstregeling verder te verhogen. Het is inderdaad zo dat meer dubbelspoor leidt tot meer flexibiliteit in de dienstregeling. Een geheel dubbelsporig traject is vanuit dat oogpunt een ideale oplossing maar leidt tot grotere effecten op de omgeving en zeer hoge investeringen die in dit kader niet nodig zijn	2. Geen
3. Wordt het MER niet te beperkt uitgevoerd, indien uit wordt gegaan van één extra sneltrein?	3. Met de spoormaatregelen ten behoeve van het laten rijden van één extra sneltrein en langere treinen wordt beoogd te voorzien in de vervoersbehoefte die er tot 2027 te verwachten is. Het project ESGL, en daaraan voorafgaand het MER en het tracébesluit zijn dus volledig gedimensioneerd op de spoormaatregelen ten behoeve van één extra sneltrein bovenop de bestaande dienstregeling. Mocht er in een later stadium een gegroeide vervoersbehoefte zijn, dan zal op basis daarvan een nieuw besluit genomen moeten worden, die mogelijk weer MER-plichtig is. Vooral nog is er geen reden om van een grotere vervoersbehoefte uit te gaan. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	3. Geen
4. In de NR&D wordt op pagina 10 bovenaan vermeld dat er een tweetal varianten aan treinlengten wordt onderzocht. Vervolgens staat aan het eind van die pagina, dat langere treinen niet onderzocht worden	4. Er wordt bedoeld dat er twee varianten aan treinlengten worden onderzocht, maar dat alléén het rijden van langere treinen, dus zonder de extra sneltrein, geen variant/alternatief is voor het gehele project ESGL. De tekst in de NR&D zal op dit punt worden verduidelijkt. Op pagina 10, eerste alinea zal aan de eerste zin worden toegevoegd: zonder het laten rijden van een extra sneltrein	4. De tekst op pagina 10 met betrekking tot de (niet gekozen) projectvariant, die bestaat uit alleen het rijden van langere maar geen extra treinen, zal worden verduidelijkt

Volgnummer: 22	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Hardegarijp	Datum indiening: 15 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
	Deze zienswijze is op 15 januari 2013 door de indiener verzonden. Op deze datum is deze zienswijze door het Centrum Publieksparticipatie ontvangen. De termijn van tervisielegging en het indienen van zienswijzen startte op 6 december 2012 en eindigde op 2 januari 2013. De zienswijze is dus ontvangen na de sluiting van de genoemde termijn. Om die reden is deze zienswijze buiten beschouwing gelaten	

Volgnummer: 23	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 20 december 2012 Ontvangen: 16 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
1. Nut en noodzaak van het project worden betwijfeld	1. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5	1. Zie voor een volledige beantwoording van dit onderdeel: zienswijze nummer 2 (indiener: Valk), onderdeel 5
2. Als alternatief van het project worden verlengde treinen in de bestaande dienstregeling voorgesteld	2. In de NR&D in hoofdstuk 3 op pagina 10 is aangegeven dat de theoretische variant van enkel langere treinen of dubbeldektreinen onderzocht is. Deze variant vervult echter niet volledig de bestaande vervoersbehoefte. Die behoefte bestaat uit meer vervoersaanbod verspreid over meerdere tijdstippen per uur. Daarom wordt deze variant niet nader onderzocht	2. Geen
3. In de huidige situatie wordt reeds hinder ondervonden van treinen in de vorm van geluid en trillingen. Door het project ESGL zullen deze vormen van hinder toenemen. Daarbij zouden de treinen niet zozeer langs, maar door het dorp rijden	3. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 13 onder de kop "geluid" en op pagina 14 onder de kop "trillingen" vermeld dat beide onderwerp van onderzoek zullen zijn in het nog op te stellen MER. Als de effecten van het project daartoe aanleiding geven, zullen mitigerende maatregelen geborgd worden in het tracébesluit. Het feit dat de treinen niet zozeer langs het dorp lopen, maar door het dorp, maakt bovenstaande niet anders. Om die reden is er geen grond om de NR&D gewijzigd vast te stellen	3. Geen

Volgnummer: 23	Afzender: Indiener zienswijze woonachtig/gevestigd te Zuidhorn	Datum indiening: 20 december 2012 Ontvangen: 16 januari 2013
Kernpunten van zienswijze	Reactie Staatssecretaris	Wijziging aan NR&D
4. Door het project zullen overwegen vaker dichtliggen (waar auto's met draaiende motoren staan te wachten)	<p>4. In de NR&D is in hoofdstuk 5 op pagina 13 aangegeven dat geluid onderwerp van onderzoek in het MER is. Op pagina 14 is aangegeven dat luchtkwaliteit onderwerp van onderzoek in het MER is.</p> <p>Bij het uitvoeren van akoestisch onderzoek moeten tevens de effecten van de cumulatie van geluid onderzocht worden. Met cumulatie wordt in dit verband de "samenloop" van geluid vanuit weg en spoor bedoeld. Geluid vanuit de weg is daardoor wel een onderzoeksonderwerp, maar geluid vanuit wachtende auto's voor overwegen is daarbinnen geen specifiek onderwerp.</p> <p>Op locaties waar de kans op overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit bestaat, wordt de emissie van het wegverkeer meegenomen. Bij wachtende motorvoertuigen is er sprake van tijdelijke emissie en de concentratie wordt diensgevolge over 24 uur bepaald. Indien uit de bureaustudie blijkt dat de grenswaarden worden overschreden, worden maatregelen voorgesteld om de concentraties beneden de grenswaarden te krijgen.</p> <p>Bovenstaande toelichting zal aan hoofdstuk 5 van de NR&D worden toegevoegd</p>	4. Aan hoofdstuk 5 zal onder de koppen "geluid" en "luchtkwaliteit" de hiernaast gegeven toelichting met betrekking tot wachtende auto's worden toegevoegd
5. In de akoestische onderzoeken dient uit te worden gegaan van het type trein dat momenteel op het traject rijdt	5. De geluidemissie van treinen is vertaald naar emissiekentallen in het Reken- en Meetvoorschrift Geluid. Het spoorwegmaterieel is onderverdeeld in 11 categorieën van emissiekentallen, uiteenlopend van een zeer luide categorie tot een zeer stille categorie. De Stadler is ingedeeld in categorie 8. De Stadler is het type reizigerstrein dat ook nu op het traject rijdt. Van die categorie zal in de geluidberekeningen in het MER uitgegaan worden	5. Geen
6. Wordt de veiligheid omtrent de snelheidstoenames van de treinen wel onderzocht?	6. Veiligheid van het spoorverkeer is geen onderdeel van het MER. Ter informatieverstreking is het antwoord als volgt. Om de veiligheid van het spoorwegsysteem te beheersen, heeft ProRail een Veiligheid Management Systeem (Het ProRail Veiligheid Management Systeem en de methodiek CCSM-REA). Wijzigingen van techniek, operatie of organisatie kunnen tot gevolg hebben dat het niveau van veiligheidsrisicobeheersing verandert (positief dan wel negatief). Om verslechtering te voorkomen is het noodzakelijk wijzigingen te toetsen op de impact op veiligheid en vast te stellen óf en wélke aanvullende maatregelen nodig zijn om deze risico's te mitigeren	6. Geen

Ambtshalve wijzigingen:

1. In hoofdstuk 3 op pagina 10 wordt onder de kop "varianten" onder de eerste opsomming de volgende tekst toegevoegd: de genoemde treinlengten gelden voor alle stop- en sneltreinen in de dienstregeling, maar alleen tijdens de ochtend- en avondspits
2. In de verklarende woordenlijst zal vermeld worden wat een CRS is, en dat de NR&D mede gebaseerd is op de CRS ESGL van 17 januari 2013, versie 3.1, EDMS #2918295
3. In de verklarende woordenlijst moet achter Tracéwet komen te staan: De Tracéwet van 16 september 1993, laatstelijk gewijzigd op 1 januari 2012 (Staatsblad 267)

Verklarende woordenlijst

Compenserende maatregelen	Maatregelen om negatieve effecten te vergoeden of te vereffenen.
CRS	Client Requirements Specification (Klanteisen Specificatie). Deze NR&D is gebaseerd op de CRS ESGL van 17 januari 2013, versie 3.1, EDMS #2918295
Dichtligtijden	Hoe lang een spoorwegovergang per uur gesloten is voor doorgaand kruisend wegverkeer
MER	Het fysieke rapport waarin de milieu effecten zijn beschreven.
m.e.r.	Het proces om te komen tot een MER.
Planhorizon	Het jaar tien jaar na ingebruikname van het project. Met de planhorizon wordt rekening gehouden, omdat op grond van artikel 19 van de Tracéwet tot 10 jaar na het onherroepelijk worden van het tracébesluit de aanvang van de uitvoering van ESGL uitgesteld mag worden.
Mitigerende maatregelen	Verzachtende maatregelen.
Tracébesluit	Besluit op basis van de Tracéwet waarmee de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu een besluit neemt over een beleidsvoornemen ten aanzien van een infrastructureel project en de wijze waarop dit voornemen zal worden uitgevoerd.
Tracéwet	De Tracéwet van 16 september 1993, laatstelijk gewijzigd op 1 januari 2012, (Staatsblad 267)
Treinpad	Een treinpad is de hoeveelheid capaciteit op een spoorlijn die benodigd is voor één trein per uur per richting.
Voorkeursbesluit	Besluit waarin de voorkeur wordt uitgesproken voor een nadere uitwerking van een beleidsvoornemen.
RFO	Ruimtelijk Functioneel Ontwerp.

Colofon

Titel:

Notitie reikwijdte en detailniveau
Milieueffectrapportage
Extra Snelrein Groningen Leeuwarden

Opdrachtgever:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Directoraat-Generaal Bereikbaarheid
Directie Openbaar Vervoer en Spoor
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Tekstbijdrage:

ProRail

Fotografie:

Stefan Verkerk

Kenmerk:

IENM/BSK-2013/61101

Datum:

21 mei 2013

Vormgeving en productie:

Inpladi bv, Cuijk



Ministerie van Infrastructuur en Milieu