

Advies over de Aanvulling op het
milieu-effectrapport Betuweroute
behorend bij het Voorontwerp-Tracébesluit

28 november 1994

330-628

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Aanvullend advies

Advies over de Aanvulling op het milieu-effectrapport Betuweroute behorend
bij het Voorontwerp-Tracébesluit /

[Commissie voor de milieu-effectrapportage].

- Utrecht : Commissie voor de milieu-effectrapportage

ISBN 90-5237-805-3

Trefw.: milieu-effectrapportage; Betuwe / Betuweroute
spoorweg / goederenvervoer



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGV/G/BS/V-422728
DGV/G/BS/V-424158

uw brief
d.d. 17 juni 1994
8 september 1994

ons kenmerk
U790-94/Sf/yh/330-627

onderwerp
Beoordeling van de Aanvulling op het
MER Betuweroute

doorkiesnr.
030 - 347638

Utrecht,
28 november 1994

Bij brief van 17 juni 1994 verzocht u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) advies uit te brengen over de Aanvulling op het milieu-effectrapport (MER) Betuweroute behorend bij het Voorontwerp-Tracébesluit. Hierbij bied ik u het advies van de Commissie aan.

De Commissie geeft een aantal aandachtspunten voor de aanpassing van het MER voor het Voorontwerp-Tracébesluit naar dat bij het Ontwerp-Tracébesluit en enkele opmerkingen van bredere strekking die ook voor het onderzoek van de Commissie onder voorzitterschap van drs. L.M.L.H.A. Hermans van belang kunnen zijn.

Bij brief van 8 september 1994 heeft u de Commissie daarnaast verzocht een oordeel te geven over de toepassing van het instrument m.e.r. in de Tracéwetprocedure voor de Betuweroute. Behoudens voor de hoofdpunten van het advies, die zijn weergegeven in hoofdstuk 2, wordt uw aandacht dan ook in het bijzonder gevraagd voor de volgende punten.

1. Opvallend is de nauwkeurigheid waarmee het tracé voor de Betuweroute verticaal is vastgelegd in PKB deel 4 (en 3) in verhouding met de mate van uitwerking van de milieu-informatie die daarvoor ter beschikking stond.

Terwijl in de PKB Betuweroute deel 1 de "bandbreedtes" nog niet waren aangegeven en ofschoon in de Wet op de Ruimtelijke Ordening in dit verband geen concrete getallen worden voorgeschreven, werden in PKB deel 3 en 4 deze grenzen en beperkingen voor de nadere uitwerking nog preciezer vastgelegd dan in artikel 4 van de Tracéwet wordt aangegeven. De motivering hiervoor was dat *"Wijzigingen in de hoogteligging kunnen belangrijke gevolgen hebben: voor de kosten bij een diepere ligging en voor het milieu bij een hogere ligging. Daarom is als uitgangspunt gekozen voor een beperkte bandbreedte in verticale zin van + 1.20 meter of - 1.20 meter"* (zie PKB deel 4, pagina 39).

Voor een aantal essentiële milieu-knelpunten heeft het naar de mening van de Commissie tot nu toe ontbroken aan een beschrijving van de integrale gevolgen voor het milieu van alternatieve oplossingen. Met name wat betreft geluid, veiligheid, natuurbehoud en landschappelijke inpassing zijn deze milieugevolgen nog niet voldoende uitgewerkt voor de onderbouwing van dergelijke gedetailleerde besluiten.

Aangezien artikel 7.35, lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm) stelt, dat het bevoegd gezag bij het nemen van het besluit rekening houdt met alle gevolgen, die de activiteit voor het milieu kan hebben, kunnen problemen ontstaan indien de milieu-informatie niet geheel toereikend is voor de detaillering van de besluitvorming waarin het milieubelang op volwaardige wijze dient te worden meegewogen. Door deze werkwijze blijft het namelijk goed mogelijk, dat bij de nadere uitwerking van het project nog andere wijzen van uitvoering in beeld komen die tot een gunstiger verhouding tussen kosten en (milieu-)baten leiden. De onzekerheid die bij de gevolgde aanpak blijft bestaan, zal het maatschappelijk draagvlak van de gekozen bandbreedte en bijbehorende oplossingen niet bevorderen.

Het is daarom aan te bevelen om in toekomstige gevallen in PKB deel 3 (en 4) voor de essentiële knelpunten binnen het gekozen tracé-alternatief vooralsnog te kiezen voor ruimere grenzen en beperkingen om vervolgens pas aan de hand van nader uitgewerkte milieu-informatie beslissingen over de precieze oplossingen ter plaatse te nemen. Daarbij zou eerder aan andersoortige randvoorwaarden danwel criteria die aan te houden zijn bij de verdere uitwerking moeten worden gedacht dan aan het aangeven van bandbreedtes in zeer beperkte aantallen meters horizontaal en verticaal.

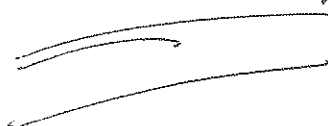
2. De geluidproblematiek en moeizame landschappelijke en ecologische inpassing van het deeltracé Bommel-Zevenaar - Duitse grens worden nog versterkt indien in de toekomst de **A15 gebundeld met de Betuweroute** doorgetrokken zullen worden (zie § 3.5 van het toetsingsadvies). Een integrale benadering van deze projecten zou daarom de voorkeur verdienen.

Overwogen zou kunnen worden de trajectnota van de A15 in dezelfde periode als het komende Ontwerp-Tracébesluit ter visie te leggen. Aldus zal inhoudelijk kunnen worden beoordeeld hoe de milieugevolgen van beide projecten in het betreffende gebied cumuleren en welke mitigerende en compenserende maatregelen dan nog effectief kunnen worden toegepast. Bij een integrale benadering zou voor de stiltegebieden het "stand-still" beginsel kunnen gelden.

Tenslotte zal de Commissie graag de resultaten van de in gang gezette heroverweging, de consequenties voor de verdere besluitvormingsprocedure en haar betrokkenheid daarbij vernemen.

Met het uitbrengen van dit advies hoopt de Commissie een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming over de voorgenomen activiteit.

Hoogachtend,



ir. P. van Duursen
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Betuweroute

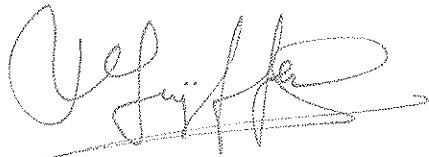
In afschrift aan: de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Advies over de Aanvulling op het milieu-effectrapport Betuweroute
behorend bij het Voorontwerp-Tracébesluit

Uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag), door
de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

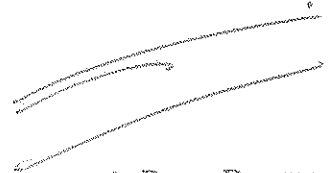
de werkgroep m.e.r. Betuweroute

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 28 november 1994

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Hoofdpunten uit het aanvullende toetsingsadvies	3
2.1 Algemeen	3
2.2 Aandachtspunten bij het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit	3
2.3 Voortschrijdend onderzoek	4
2.4 Milieuknelpunten	5
3. Toetsing van de Aanvulling op het MER aan de hand van de opmerkingen uit het eerdere toetsingsadvies	6
3.1 Inleiding	6
3.2 Geluid en trillingen	6
3.2.1 Geluidnormering en berekeningsmethoden	6
3.2.2 Wijze van uitvoering van het akoestische onderzoek	7
3.2.3 Standaardrekenmethode II en stalen bruggen	7
3.2.4 Bronmaatregelen	8
3.2.5 Stiltegebieden	8
3.2.6 Trillinghinder	9
3.3 Externe veiligheid	9
3.3.1 Risicocontouren en veiligheidsbevorderende maatregelen	9
3.3.2 Gevaarlijke stoffen	10
3.3.3 Veiligheidscriteria	10
3.4 Landschap en natuur	10
3.4.1 Landschappelijke inpassing	10
3.4.2 Compensatie	11
3.4.3 Faunapassages	11
3.5 Locatiespecifieke knelpunten	12
3.6 Alternatieve baanconcepten en vervoersoplossingen	14
3.7 Overige aspecten	15

BIJLAGEN

- 1a. Brief van het bevoegd gezag d.d. 17 juni 1994 waarin de Commissie verzocht wordt om advies uit te brengen
- 1b. Brief van de Commissie d.d. 5 juli 1994 aan het bevoegd gezag in antwoord op de brief van 17 juni 1994
- 1c. Brief van het bevoegd gezag d.d. 8 september 1994 met verzoek om het advies alsnog uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de Aanvulling op het milieu-effectrapport Betuweroute in Staatscourant nr. 116 d.d. 22 juni 1994
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1.

INLEIDING

Voorgeschiedenis

In januari 1991 is de milieu-effectrapportage (m.e.r.) gestart over het voorstellen van het kabinet om een nieuwe goederenspoorlijn aan te leggen van de Rotterdamse Haven via Geldermalsen naar de Duitse grens bij Zevenaar (de Betuweroute).

Aan de hand van projectspecifieke Richtlijnen^{1]} is onder verantwoordelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen in samenwerking met het Directoraat-Generaal voor het Vervoer een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Dit MER diende ter onderbouwing van een principebesluit over de aanleg, vast te leggen in een Planologische Kernbeslissing (PKB). De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in december 1992 een toetsingsadvies^{2]} uitgebracht over het opgestelde MER. De Commissie constateerde dat in het MER veel nuttige en relevante informatie bijeen was gebracht. Zij adviseerde echter op een aantal punten aanvullende informatie te verschaffen voor de besluitvorming over het principe van de aanleg (het zogenaamde 'strategische niveau') en daarnaast bij de verdere uitwerking van het plan (op tracéniveau) aan een aantal locatiespecifieke knelpunten bijzondere aandacht te besteden.

Vervolgens zijn door het kabinet principebesluiten over de aanleg van de Betuweroute genomen en is tevens de bandbreedte vastgelegd, waarbinnen het tracé moest worden uitgewerkt. Deze besluiten zijn opgenomen in een planologische kernbeslissing en door de Tweede en Eerste Kamer goedgekeurd (PKB deel 4).

Voor de nadere uitwerking van het tracé zijn onder andere studies gedaan naar de milieu-effecten van de inpassing van het tracé. Daarna is een Voorontwerp-Tracébesluit^{3]} en een Aanvulling op het MER ter visie gelegd.

Per brief van 17 juni 1994 (zie bijlage 1a) is de Commissie voor de milieu-effectrapportage gevraagd advies uit te brengen over dit aanvullende MER met het verzoek in november advies uit te brengen^{4]}. Als achtergrondinformatie heeft de Commissie onderzoeksrapporten en overwegingen (neergelegd in Nota's van Toelichting bij de PKB's) ontvangen, die aan de Planologische Kernbeslissing ten grondslag hebben gelegen.

Gedurende de periode van ter visie legging van het Voorontwerp-Tracébesluit en de toetsing van de Aanvulling op het MER is door het kabinet besloten de besluitvormingsprocedure voor de Betuweroute een half jaar op te schorten om het PKB-besluit te heroverwegen. De Commissie is wel verzocht advies uit te brengen over de Aanvulling op het MER (A-MER).

1 Richtlijnen voor het milieu-effectrapport Betuweroute, mei 1991.

2 Toetsingsadvies over de inhoud van het milieu-effectrapport Betuweroute, 10 december 1992.

3 Hoewel de Tracéwetprocedure geen Voorontwerp-Tracébesluit kent, hebben de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer besloten met gebruikmaking van artikel 3.14 van de Algemene wet bestuursrecht in dit geval voorafgaand aan een Ontwerp-Tracébesluit eerst een Voorontwerp te publiceren.

4 In een reactie op deze brief (zie bijlage 1a) heeft de Commissie aangegeven dat in dit geval slechts van een tussentijds oordeel sprake kan zijn, omdat na het voorontwerp essentiële wijzigingen in het ontwerp kunnen optreden, waardoor het A-MER niet meer ten grondslag kan liggen aan het Ontwerp-Tracébesluit.

Reikwijdte van het advies

Bij het opstellen van dit advies over het A-MER is de Commissie in eerste instantie uitgegaan van haar eerdere toetsingsadvies over het MER Betuweroute met de daarin gemaakte opmerkingen. In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste opmerkingen uit dat advies in kaders aangegeven, gevolgd door beschouwingen van de Commissie naar aanleiding van het A-MER.

In PKB deel 4 zijn inmiddels diverse beslissingen genomen, waaronder ook beslissingen over het tracé, waarbij vooral de verticale bandbreedte van het tracé relatief sterk is ingeperkt. Mede naar aanleiding van het advies van de Commissie is er aanvullend onderzoek verricht. De resultaten daarvan zijn in de besluitvorming over PKB deel 3 en 4 betrokken. Dit materiaal is echter niet meer aan de Commissie ter toetsing voorgelegd⁵ of in de inspraak in het kader van m.e.r. gebracht.

Het gevolg is dat de Commissie nu naast opmerkingen over het A-MER ook enkele opmerkingen maakt over onderwerpen, waarover inmiddels besluiten genomen zijn. De Commissie heeft deze gelegenheid om alsnog te kunnen reageren aangegrepen mede in verband met de tijdelijke opschorting van de besluitvormingsprocedure over de Betuweroute. In een periode, waarin "nader onderzoek zal plaatsvinden naar financierbare alternatieven voor de Betuweroute en wordt nagegaan of een andere uitvoering wenselijk is gelet op geluidhinder, landschappelijke inpasbaarheid en de verhouding tussen kosten en baten", kunnen bepaalde opmerkingen van de Commissie over deze materie nog een rol spelen en meewegen.

Om misverstanden te voorkomen zijn de teksten in dit advies die niet betrekking hebben op de beoordeling van het A-MER *cursief* weergegeven. Bij deze passages wordt mogelijk getreden buiten de "bandbreedte" die in PKB deel 4 is vastgesteld.

De Commissie gaat verder niet in op de vraag naar het belang van aanleg van de Betuweroute, omdat dat buiten de reikwijdte van dit advies valt.

Opzet van het advies

In hoofdstuk 2 van het advies worden de belangrijkste aanbevelingen en conclusies van de Commissie samengevat. Hoofdstuk 3 bevat de uitgebreidere opmerkingen van de Commissie gerelateerd aan het eerdere toetsingsadvies.

Bijlage 1 bij het advies bevat relevante brieven die in het kader van de procedure zijn verzonden. Bijlage 2 bevat de tekst van de openbare kennisgeving van het A-MER en het Voorontwerp-Tracébesluit.

Bijlage 3 bevat de belangrijkste projectgegevens van de procedure en de samenstelling van de werkgroep van de Commissie die over dit project heeft geadviseerd. Bijlage 4 bevat een overzicht van via het bevoegde gezag ontvangen schriftelijke reacties, waaruit de Commissie inhoudelijke aandachtspunten mede in beschouwing heeft genomen. Daarbij dient te worden opgemerkt, dat dit advies van een hoger abstractieniveau is dan de meeste inspraakreacties.

5 De m.e.r.-regeling in de Wet milieubeheer bevat geen regels voor het omgaan met aanvullingen op MER'en. Wel is intussen een Richtsnoer aanvullingen opgesteld, waarin een openbare bekendmaking, het geven van inspraak en het consulteren van de Commissie als een aanbevolen werkwijze wordt aangegeven.

2. HOOFDPUNTEN UIT HET AANVULLENDE TOETSINGSADVIES

2.1 Algemeen

In het A-MER is een aantal belangrijke onderwerpen op een zorgvuldige en overzichtelijke manier uitgewerkt.

Hoewel de Commissie bij het voorliggende materiaal in dit advies diverse kritische kanttekeningen maakt, ziet zij binnen de in gang zijnde besluitvormingsprocedure voldoende mogelijkheden om hiermee rekening te houden en acht zij een aanvulling van het A-MER niet noodzakelijk in de zin dat de betreffende informatie eerst openbaar wordt gemaakt, er inspraak over plaatsvindt en de Commissie wordt geconsulteerd. Wel dient de nadere informatie bij het Ontwerp-Tracébesluit beschikbaar te zijn.

In de eerste plaats zal er naar verwachting een aanpassing plaats vinden van het MER voor het Voorontwerp-Tracébesluit naar dat bij het Ontwerp-Tracébesluit. In haar brief van 5 juli 1994(zie bijlage 1) heeft de Commissie aanbevolen haar ook over het dan voorliggende MER om advies te vragen.

Aandachtspunten van de Commissie voor deze aanpassing worden samengevat in § 2.2, terwijl in §2.3 op onderzoeken wordt gewezen die in het verdere besluitvormingstraject van belang kunnen zijn.

In de tweede plaats is op dit moment sprake van een periode van nader onderzoek naar alternatieven voor de Betuweroute en een eventuele andere uitvoering. In § 2.4 worden hiervoor de belangrijkste aandachtspunten van de Commissie samengevat. Wijziging van de PKB deel 4 is daarbij niet bijvoorbaat uit te sluiten.

Voor toelichting op de genoemde aandachtspunten wordt verwezen naar hoofdstuk 3 van dit advies.

2.2 Aandachtspunten bij het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit

De Commissie acht bij de aanpassing van het Voorontwerp-Tracébesluit naar het Ontwerp-Tracébesluit de volgende opmerkingen van belang:

- Bij eventuele toepassing van **stalen bruggen** dient rekening te worden gehouden met aanvullende geluidwerende maatregelen. Bij de geluidprognoses zal een oplossing moeten worden gevonden voor het hiaat in de Standaardrekenmethode II. De (interim)resultaten van het onderzoek 'geluidarme stalen bruggen' dienen bij het ontwerp te worden betrokken (§3.2.3).
- In overleg met de betrokken provincie dient de gebiedsspecifieke normstelling bij aantasting van **stiltegebieden** te worden bepaald. Wanneer deze lager ligt dan 40 dB(A) moeten aanvullende afscherpende voorzieningen worden aangegeven (§3.2.5).
- De gehanteerde **uitgangspunten voor de geluidberekeningen** zouden meer expliciet moeten worden gemaakt (§3.2.2).
- De toegepaste **criteria voor het groepsrisico** dienen te worden verduidelijkt (§ 3.3.3).

- Bij trajecten met een relatief hoger risico zou er in verband met een goed risico-management een systematisch overzicht moeten komen van mogelijke **veiligheidsbevorderende maatregelen**, hun effectiviteit en een gemotiveerde afweging, waardoor inzichtelijk wordt of (op grond van het ALARA-principe) optredende risico's voldoende worden beperkt (§3.3.1).
- Er dient ook meer aandacht te worden besteed aan de bereikbaarheid van de baan bij **rampenbestrijding**, maatregelen bij **calamiteiten** en de optimale afstand tussen de weg en de spoorbaan (§3.3.1).
- Ten aanzien van de voorgestelde "**ecologische strook**"⁶ zou een meer gedifferentieerde benadering moeten worden meegewogen: pleksgewijs breder of afwezig, of in plaats ervan ruimer opgezette grootschalige compensatiegebieden (§3.4.2).
- De **faunapassages** zouden meer toegespitst kunnen worden op barrièregevoelige soorten met (inter)nationale natuurbeschermingsbetekenis (§3.4.3).

2.3 Voortschrijdend onderzoek

De volgende, deels reeds lopende, onderzoeken kunnen in het verder traject van de besluitvorming over de Betuweroute op verschillende momenten van belang zijn:

- Onderzoek naar **stillere technologie** voor de spoorwegen (maatregelen bij de aanleg van de baan, aangepast ontwerp en onderhoud van het rijdend materieel) en internationale afspraken daarover dienen te worden gestimuleerd en in het verdere traject van de besluitvorming te worden betrokken (§3.2.4).
- Hetzelfde geldt voor het lopende onderzoek naar de emissie en voortplanting van **trillingen**. Dit onderzoek zou moeten uitmonden in aanbevelingen voor preventieve maatregelen en eventueel in een (wettelijke) normering voor trillinghinder (§3.2.6).
- Het onderzoek naar **geluidhinderbeleving** in en om woningen bij goederenspoorlijnen zou na een eventuele aanleg van de Betuweroute moeten worden geverifieerd op basis van ervaringsgegevens in de werkelijke situatie (§3.2.1). (Dit kan in het kader van het evaluatieprogramma op grond van artikel 7.39 uit de Wet milieubeheer.)
- Het lopende proces om te komen tot een grenswaarde en streefwaarde(n) voor **groepsrisico** naar bewegende bronnen dient met kracht te worden voortgezet (§3.3.3).

⁶ Met de strook lijkt tevens een visueel ruimtelijk effect te worden beoogd, namelijk het accentueren van de herkenbaarheid van de Betuweroute. Hier en daar is ook van een afschermende werking door bossages sprake.

2.4

Milieuknelpunten

Uit de voorliggende gegevens blijkt dat de Betuweroute op basis van het Voorontwerp-Tracébesluit nog op diverse plaatsen leidt tot milieuknelpunten.

Een wijziging van de PKB deel 4 zou dan ook niet bij voorbaat mogen worden uitgesloten. In relatie tot de gesignaleerde milieuknelpunten geeft de Commissie de volgende aandachtspunten:

- *De dreigende aantasting van ecologische waarden van internationale betekenis in het Rijnstrangengebied, de cumulatieve overlast bij doortrekking van de A15 vragen om een zorgvuldige heroverweging van de plannen voor het tracé tussen Bemmel-Zevenaar-Duitsland (§3.5).*
- *Bij deeltrajecten, zoals de boog bij Hardinxveld-Giessendam, waar de inpassing van de Betuweroute vanuit milieu-overwegingen problematisch is, zouden andere "technische" oplossingen (alternatieve baanconcepten) nog in overweging kunnen worden genomen in het nu lopende proces van heroverweging (§ 3.5 en 3.6).*
- *Gelet op de grote onzekerheden in de ontwikkeling van een verbeterd internationaal goederen-vervoersnetwerk (met diverse vervoersmodaliteiten) kan het verder zinvol zijn na te gaan in welke mate door het verhogen van de vervoerscapaciteit en -kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van bestaande spoorlijnen onder milieurandvoorwaarden vooralsnog een oplossing kan worden gevonden voor de geraamde vervoersbehoefte (§3.6).*

3. TOETSING VAN DE AANVULLING OP HET MER AAN DE HAND VAN DE OPMERKINGEN UIT HET EERDERE TOETSINGSADVIES

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat nadere opmerkingen over het A-MER naar aanleiding van opmerkingen uit het toetsingsadvies van het MER Betuweroute. Deze opmerkingen uit het eerdere toetsingsadvies worden in aparte kaders in de tekst aangegeven.

3.2 Geluid en trillingen

3.2.1 Geluidnormering en berekeningsmethoden

Bij dit bijzondere project, waar een spoorlijn wordt gepland met een intensief gebruik door voor 100% doorgaand goederenvervoer, is in de Richtlijnen om een visie gevraagd op de toepasbaarheid van het Besluit geluidhinder spoorwegen: de daarin gehanteerde normstelling van 60 dB(A), de berekeningsmethoden en het onderscheid tussen verschillende soorten geluidgevoelige bestemmingen. Deze visie ontbrak in het eerste MER.

Sedert het MER ter visie heeft gelegen, is een aanvullend NIPG-rapport⁷⁾ van februari 1993 over de effecten van geluid en trillingen op omwonenden verschenen. Op basis van aanwezige gegevens over geluidhinderbeleving in en om woningen langs bestaande spoorlijnen wordt geconcludeerd, dat een spoorlijn met een hoog percentage vrachtvervoer niet tot meer hinder aanleiding geeft dan een spoorlijn met weinig vrachtvervoer.

Na de parlementaire behandeling van de PKB is vervolgens besloten, dat de (wettelijke) voorkeursgrenswaarde bij woningen en aan de grens van geluidgevoelige terreinen 57 dB(A) zal zijn en 55 dB(A) bij andere geluidgevoelige gebouwen⁸⁾. Deze voorkeursgrenswaarden zullen de basis zijn voor het ontwerpen van geluidoverdrachtverminderende maatregelen. Daarbij zal geen rekening worden gehouden met de resultaten van de geplande verdere intensivering van het bronbeleid (bestrijding van geluidemissie aan de bron bij het rollend materieel en de onder- en bovenbouw van de spoorbaan). Tevens zijn de berekeningsmethoden volgens het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS) ongewijzigd van toepassing verklaard.

In de genoemde NIPG-studie wordt tevens opgemerkt, dat er ten aanzien van de kans op en de gevolgen van slaapverstoring en ontwaakreacties ten gevolge van de Betuweroute nog een aantal open vragen blijft bestaan die bij de huidige stand van de kennis niet kunnen worden beantwoord. Omdat de Betuweroute in zekere zin uniek zal zijn (100% goederenverkeer door deels- waar de A15 niet reeds aanwezig is- een landelijke omgeving met weinig achtergrondgeluid) is er vooralsnog alle aanleiding om -ondanks de gepubliceerde onderzoeksresultaten- rekening te houden met de onzekerheid die ten aanzien van de voorspel-

7 TNO-Gezondheidsonderzoek: Het aandeel van goederentransport in het treinverkeer en de effecten van geluid en trillingen op omwonenden.

8 Per 1 januari 2000 zullen deze waarden overigens voor alle nieuwe spoorlijnen gelden.

de hinder blijft bestaan; praktisch zou daarom (in het verlengde van de doelstellingen uit het NMP) het streven er op gericht moeten zijn de norm niet op te vullen, zeker niet voor de gevallen waarbij het mogelijk is met relatief eenvoudige maatregelen (bijvoorbeeld lage schermen in het buitengebied) terug te gaan naar lagere waarden voor de geluidsbelasting en de milieukwaliteitsmaat (MKM).

Bij de uitwerking van het tracé en de geluidwerende maatregelen blijft het dus van belang te trachten met de "best practical means" onder of zo dicht mogelijk bij de voorkeursgrenswaarde te blijven.

3.2.2 Wijze van uitvoering van het akoestische onderzoek

In het onderzoek dat door de Technisch Fysische Dienst TNO is uitgevoerd naar de kwaliteit van de akoestische rapporten, wordt geconcludeerd, dat het onderzoek in grote lijnen correct en in overeenstemming met Standaardrekenmethode II is uitgevoerd. De kanttekeningen hebben vooral betrekking op een aantal impliciete aannamen ten aanzien van de uitvoering van schermen en tunnels/overkappingen; bijvoorbeeld is verondersteld dat tunnels en overkappingen deels geluidsabsorberend zijn bekleed, en dat schermen op bruggen even effectief zijn als langs aarden banen (zie ook § 3.2.3 hieronder). Aangezien de uitgangspunten die in het (A-)MER zijn gehanteerd, ook basis voor de verdere berekeningen vormen, is het nodig dat het pakket van uitgangspunten correct, expliciet en volledig is. Dit geldt in zekere zin ook voor de prognoses voor het gebruik van de Betuweroute (trein-intensiteiten en snelheden). In de berekeningen wordt niet ingegaan op het gebruik van wachsporen (remmende treinen). Dit betekent dat moet worden verduidelijkt dat het gebruik in werkelijkheid zeer incidenteel zal zijn.

Deze uitgangspunten moeten bij het Ontwerp-Tracébesluit meer expliciet gemaakt worden. Naar verwachting geven ze echter geen significante wijzigingen in de mate van te verwachten hinder.

3.2.3 Standaardrekenmethode II en stalen bruggen

Tekeningen van de brug over het Pannerdensch Kanaal wijzen op de keuze voor een stalen boogbrug. De geluidemissie van bruggen met een stalen draagconstructie kan significant hoger zijn dan bij ballastbed op aarden banen en bij kunstwerken van beton. In de Standaard Rekenmethode II is niet aangegeven hoe daarmee moet worden omgegaan. Bij de geluidprognoses en de te treffen maatregelen dient met deze invloed wel rekening gehouden te worden.

Momenteel loopt een meerjarig onderzoekprogramma naar "geluidarme stalen bruggen". Wanneer in de Betuweroute stalen bruggen worden opgenomen, is het van belang bij het ontwerp zoveel mogelijk gebruik te maken van de (interim)resultaten van dat onderzoek.

De akoestische eigenschappen van de brug over het Pannerdensch Kanaal zijn extra kritisch door de ligging nabij woonbebouwing (Boerenhoek) en natuur- en stiltegebieden.

3.2.4

Bronmaatregelen

De geluidsoverlast (alsmede het veiligheidsrisico) wordt in relatief sterke mate bepaald door de kwaliteit van het rijdend materieel. Hieraan dient meer aandacht te worden besteed.

In de toelichting bij de PKB zijn de ontwikkelingen op het gebied van stillere technologie en bronmaatregelen aangegeven. Dit heeft geleid tot het regeringsstandpunt over de voorkeursgrenswaarde. In het A-MER is aan bronmaatregelen ook enige aandacht besteed.

In diverse verbanden wordt op dit moment onderzoek verricht naar stillere technologie voor spoorwegen⁹. Bij de aanleg van de baan zal vermindering van de geluidemissie mogelijk zijn door optimalisatie van:

- * rails;
- * dwarsliggers (geluidarme betonnen dwarsliggers);
- * ballastbed (korrelgrootte).

Maatregelen aan de goederenwagons zelf en het onderhoud ervan kunnen (voor zover de treinen uit het buitenland komen) slechts bereikt worden na internationale overeenstemming. Op dit vlak zijn wezenlijke reducties van geluidemissie mogelijk. Een optimaal resultaat kan bereikt worden door enerzijds de stillere technologie in Nederland voortvarend aan te pakken en anderzijds regelgeving te ontwikkelen die het gebruik van "rumoerig materieel" zoveel mogelijk beperkt, met name 's avonds en 's nachts. Een 'draaiboek' voor een gecoördineerde actie in deze door overheid en spoorbedrijf wordt dan ook van wezenlijk belang geacht.

3.2.5

Stiltegebieden

Bij de verdere tracé-afweging dient uitgebreider aandacht te zijn voor de aantasting van stiltegebieden.

In de aanvulling op het MER wordt als "norm" voor het toelaatbaar geluidsniveau in stiltegebieden 40 dB(A) gehanteerd. Normaliter wordt bij stiltegebieden als "norm" het principe gehanteerd, dat het achtergrondgeluidniveau van het specifieke stiltegebied (gebiedseigen geluidsniveau) zo veel mogelijk wordt gehandhaafd. De wijze van benadering behoort tot de bevoegdheid van de betrokken provincies.

Specifieke informatie over het heersende achtergrondniveau per stiltegebied (voor zover dat beneden 40 dB(A) ligt) wordt in de aanvulling op het MER niet gegeven en is dan ook alsnog gewenst, evenals de ligging van "lagere" contouren (35 of zelfs 30 dB(A)), voor zover relevant. Eventuele aanvullende afscherpende voorzieningen dienen alsnog te worden uitgewerkt.

9 Bijvoorbeeld het nationale meerjarige programma "stille treinen" en bij het European Rail Research Institute.

3.2.6

Trillinghinder

Er is te weinig kennis aanwezig over trillinghinder. De te hanteren normen zijn relatief beperkt ingevuld. Naar trillingen en de effecten daarvan moet nader onderzoek worden uitgevoerd.

Uit het A-MER blijkt dat er naar trillinghinder onderzoek gaande is, waarbij een rekenmodel wordt ontwikkeld voor de emissie en voortplanting van trillingen. Wellicht kan dit leiden tot een beter inzicht in mogelijke preventieve maatregelen, terwijl nu nog het accent ligt op metingen achteraf en constatering van opgetreden schade. Zolang overigens voor trillingen nog geen wettelijke normen zijn vastgesteld, zou een criterium uit de Duitse DIN 4150 normering kunnen worden gekozen.

Ook voor dit onderwerp geldt dat het van belang is voortschrijdend onderzoek te stimuleren en in het verdere besluitvormingsproces steeds met de meest recente onderzoeksresultaten rekening te houden.

3.3

Externe veiligheid

3.3.1

Risicocontouren en veiligheidsbevorderende maatregelen

De veiligheidscontouren rondom de spoorlijn voor het individueel risico zijn niet op tekening aangegeven. Ook het groepsrisico wordt niet grafisch weergegeven.

De in het oorspronkelijke toetsingsadvies gevraagde gegevens zijn inmiddels via aanvullende rapporten over de externe veiligheid beschikbaar gekomen.

In deze rapporten ontbreekt echter een systematisch overzicht van het scala van mogelijke veiligheidsbevorderende maatregelen, hun bijdrage in de veiligheid en de overwegingen, die tot de uiteindelijke keuze hebben geleid. Volstaan is met het beschrijven van maatregelen, waarmee aan gestelde veiligheidsnormen (voor zover aanwezig) kan worden voldaan. Hierdoor is niet inzichtelijk geworden, of -op grond van het ALARA-principe- optredende risico's verder hadden kunnen of moeten worden beperkt.

Het is de Commissie bovendien opgevallen dat bij het aangeven van de contouren voor individueel risico van gemiddelde situaties is uitgegaan. Bij wissels en boogaansluitingen zullen de contouren verder dan bij het gemiddelde baanconcept uit het hart van de baan liggen. Voor gelijkvloerse kruisingen, wissels en boogaansluitingen, ook ter plaatse van het Container Uitwissel Punt (CUP), is dan ook nog extra aandacht nodig. Ook bij hooggelegen baandelen ontstaat een extra risico bij ontsporingen. Waar dit soort trajecten in de buurt liggen van bestaande en toekomstige woonbebouwing zou vanwege een goed risico-management moeten worden gemotiveerd waarom geen maatregelen (apart of in combinatie) zijn opgenomen, zoals bijvoorbeeld:

- geleidebalken, zoals bij NS kunstwerken;
- contrarails, die niet alleen de flens maar het volle wiel ondersteunen;
- een grotere afstand tussen de bebouwing en het spoor met daarin eventueel een lage dijk ter afscherming van de woonbebouwing.

De Commissie adviseert ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit ten minste de wissels, aansluitingen en hooggelegen baandelen te controleren op het veiligheidsaspect en daarbij een inzicht te geven in mogelijke maatregelen, afwegingen en keuzes. In die fase dient er ook nog meer aandacht te worden

besteed aan de bereikbaarheid van de baan voor rampenbestrijding en maatregelen om bij calamiteiten verspreiding van verontreinigingen naar riolering, bodem en water onder controle te houden en tegen te gaan. Verder verzoekt de Commissie een beschouwing te wijden aan de optimale afstand tussen weg en spoorweg in relatie tot de kans op multi-modale ongevallen.

3.3.2 **Gevaarlijke stoffen**

In een bijlagerapport wordt ook aandacht besteed aan maatregelen ter bevordering van de veiligheid van chloortransport. Het is niet duidelijk welke maatregelen zullen worden toegepast bij het vervoer van andere gevaarlijke stoffen, zoals ammoniak en acrylonitril.

3.3.3 **Veiligheidscriteria**

De gekozen criteria voor het groepsrisico worden niet duidelijk gemaakt. Het verdient aanbeveling deze ten behoeve van de onderbouwing van het Ontwerp-Tracébesluit te expliciteren.

Op dit moment worden in Nederland diverse grootschalige voornemens ontwikkeld, waarbij externe veiligheid van bewegende bronnen in het geding is. Het is de Commissie tevens bekend dat te zijner tijd beleid hieromtrent zal worden vastgesteld. De Commissie acht het van belang dat het lopende proces om tot een grenswaarde en streefwaarde(n) voor het groepsrisico te komen met kracht wordt voortgezet.

3.4 **Landschap en natuur**

Er zou een algemene visie moeten komen op de landschappelijke inpassing van de Betuweroute, die voor specifieke punten wordt uitgewerkt in een globaal landschapsplan. Zodra meer inzicht is ontstaan in niet te vermijden milieugevolgen, dienen compensatievoorstellen te worden uitgewerkt.
--

3.4.1 **Landschappelijke inpassing**

In het inmiddels opgestelde Landschapsplan (samengevat weergegeven in het A-MER) wordt veel aandacht besteed aan een visie op landschap en natuurontwikkeling, alsmede aan mitigerende en compenserende maatregelen.

Aan de hand van het beschrevene wordt onvoldoende duidelijk welke expliciete doelstellingen daarbij zijn gekozen en hoe deze in concrete maatregelen zijn vertaald. Ook zijn de milieu-gevolgen van die maatregelen niet duidelijk beschreven.

3.4.2 Compensatie

Om de beoogde herkenbaarheid van de Betuweroute gestalte te geven en ter compensatie van verloren gegane waarden wordt langs de route een ecologische zone van 20 meter aangehouden.

Vanuit landschappelijke overwegingen heeft een dergelijke zone naar het oordeel van de Commissie beperkte betekenis: een zone van 20 meter breedte, die op maaiveld ligt, is al vanaf een afstand van 100 meter qua breedte niet meer herkenbaar.

Ook als compensatiemaatregel heeft een dergelijke strook duidelijke nadelen. Bij een strook van 100 kilometer lang en 20 meter breed staat de omtrek in ongunstige verhouding tot de oppervlakte. Zo'n strook staat maximaal bloot aan invloeden van buitenaf, als verstoring, verzuring, vermisting en verdroging. Beheersmaatregelen om de gedachte kwaliteit te behalen zijn waarschijnlijk moeilijk te realiseren en te handhaven.

De Commissie vraagt zich af of een ruimere opzet van reeds voorgestelde groot-schaligere compensatiemaatregelen (Linge, Pannerdensch Kanaal, Sofiapolder) en meer gedifferentieerde benadering van de ecologische strook (pleksgewijs breder of afwezig) vanuit milieu-overwegingen niet de voorkeur zou verdienen. Dit punt zou in het Ontwerp-Tracébesluit nog uitgewerkt kunnen worden.

Het is van belang dat helderheid¹⁰⁾ wordt verschaft over de mate waarin het (op zich beschikbare) wettelijke instrumentarium kan en daadwerkelijk zal worden ingezet¹¹⁾ om voldoende gronden voor de voorgestelde compenserende maatregelen te verwerven, omdat de realiseerbaarheid van de plannen voor de compensatie daarvan sterk afhankelijk is.

3.4.3 Faunapassages

Het Voorontwerp-Tracébesluit bevat voorstellen voor faunapassages. Niet altijd is duidelijk voor welke soorten deze passages zijn bedoeld, hetgeen voor de beoordeling van de doelmatigheid van deze passages van belang is. Het verdient aanbeveling selectiever aan te sluiten bij het nationale natuurbeleid en faunapassages te richten op barrièregevoelige soorten met een natuurbeschermingsbetekenis. In het voorliggende geval kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de rugstreeppad en andere amfibieën, aangevuld met te introduceren doelsoorten als de bever en de otter. In het Ontwerp-Tracébesluit kan dit punt meer toegespitst worden uitgewerkt.

-
- 10 Over de wettelijke mogelijkheden (instrumenten) om compensatie te realiseren worden in PKB deel 4 tegenstrijdige uitspraken gedaan op bladzijde 74, 2^e alinea (er is geen wettelijk instrumentarium beschikbaar om gronden voor beplanting en natuurontwikkeling te verwerven) en bladzijde 135, 2^e en 3^e alinea (waarin het tegenovergestelde wordt beweerd).
- 11 Het is bekend, dat tenzij (particuliere) grondbezitters vrijwillig tot verkoop over willen gaan, betreffende gronden alleen met medewerking van de gemeenten op grond van de Onteigeningswet zijn te verkrijgen. Daarnaast kan de aanpassingsinrichting volgens de Landinrichtingswet een bruikbaar instrumentarium bieden.

3.5 Locatiespecifieke knelpunten

In het toetsingsadvies van de Commissie over het MER Betuweroute wordt een groot aantal locatiespecifieke knelpunten aangegeven, waarvoor bij de verdere uitwerking van de plannen voor de Betuweroute aandacht is gevraagd:

- De volgende knelpunten dienen beter te worden afgewogen en of uitgewerkt:
- a. Bij **Fendrecht** dienen andere aansluitings- en kruisingsmogelijkheden te worden afgewogen (dan alleen 'hoog over').
 - b. Bij **Barendrecht** dient beter ingegaan te worden op in de inspraak voorgestelde varianten: verdiepte ligging, directe (tunnel)boog. De problematiek rondom Barendrecht dient integraal te worden behandeld in verband met overige plannen in dit gebied.
 - c. De situatie rondom **Kijfhoek** dient exacter te worden uitgewerkt. Welke maatregelen zijn voorzien?
 - d. Ook bij **Hendrik Ide Ambacht/Zwijndrecht** dient te worden gekeken naar de afstemming met andere plannen (woningbouw, industrieterrein, IMZS Drechtsteden).
 - e. Bij **Hardinxveld-Giessendam** en de kruising van de **Giessen** dienen varianten te worden afgewogen in verband met de aantasting van het groene hart en de ecologische verbinding-as langs de Giessen.
 - f. Bij **kruisingen** met grote autowegen, waterwegen en knooppunten (bijvoorbeeld Gorinchem, Elst) dient een geboorde tunneloplossing te worden afgewogen.
 - g. Oplossingen als geboorde tunnels of verdiepte ligging dienen ook te worden vergeleken bij **Schelluinen/Gorinchem** en de kruising van het Merwedekanaal en de Linge.
 - h. Bij het **Amsterdam-Rijnkanaal** kan een langere tunnelbak worden overwogen.
 - i. Bij het **Rijnstrangengebied en Zevenaar** moeten de milieu-invloeden van de Betuweroute plus de milieu-invloeden van de doortrekking van de A15 en de Noordtak worden beschouwd (cumulatie). De mogelijke aantasting van waardevolle natuur en landschap zijn in dit gebied groot.
 - j. Er dient beter inzicht te worden gegeven in de aansluiting van de Betuweroute naar de Duitse grens en in de milieugevolgen van te voorziene veranderingen in **Duitsland**.

Door middel van veranderingen en aanvullingen ten opzichte van het oorspronkelijke plan is in de PKB deel 4 voor een deel van deze knelpunten in meer of mindere mate een oplossing gevonden. Bij Hardinxveld-Giessendam en het Rijnstrangengebied is binnen de bandbreedte van de PKB deel 4 nog ruimte voor verschillende oplossingen opgehouden.

Passage Hardinxveld-Giessendam

In de Aanvulling op het MER is sprake van twee tracévarianten die met name verschillen qua ligging binnen de polder Binnentendwegs. De eerste is het in de PKB deel 3 aangegeven tracé, het tweede is een variant, die zoveel mogelijk binnen de bandbreedte van de PKB deel 4 (80 meter) naar het zuiden is verschoven om daarmee een archeologische vindplaats te ontzien. In het VTB wordt vanwege een ongunstige kaveldoorsnijding en vanwege een ligging dicht bij de bebouwing van Hardinxveld-Giessendam, met (potentieel) meer geluidhinder voor een zo noordelijk mogelijk tracé (tot aan de Tiendweg) gekozen. Voor de aantasting van de cultuurhistorische betekenis van de Tiendkade, de molen en het slagenlandschap zijn geen voorstellen voor mitigerende opgenomen.

Wanneer in dit gebied bijvoorbeeld nog voldoende verticale bandbreedte zou zijn geweest voor een (half)verdiepte ligging van het tracé, zou een zuidelijker ligging vanuit alle invalshoeken gunstiger kunnen zijn in dit zeer zettingsgevoelige gebied.

Rijnstrangengebied

Bij het Pannerdensch kanaal is in de PKB deel 4 een tunnelvariant in de afweging afgefallen en wordt voor een brugoplossing gekozen.

Naar aanleiding van de behandeling in het Parlement (zie ook motie 60) wordt in PKB deel 4 nog open gehouden welke vorm de preciese inpassing nabij het Rijnstrangengebied zal krijgen om het Rijnstrangen-/Gelderse Poortgebied meer te ontzien. Het A-MER bevat een verdere uitwerking van de problematiek, op basis waarvan in het Voorontwerp-Tracébesluit wordt gekozen voor een ligging op maaiveld met geluidoverdrachtbeperkende wallen en schermen.

Het internationale ecologische belang van het Rijnstrangengebied als een van de onderdelen van het Gelderse Poortgebied, met de status van kerngebied binnen de EHS en van stiltegebied, is onomstreden. Door de nieuwe spoorbaan wordt de kop van dit gebied afgesneden. Bij een (eventuele) doortrekking van de A15, die gepland wordt aan de zuidzijde van de Betuweroutespoorbaan, zal de schade nog groter worden. Effectieve mitigerende maatregelen zullen niet eenvoudig te treffen zijn voor bijvoorbeeld de doorsnijding van de trekroute van een populatie rugstreppadden van internationale betekenis, of voor de geluidverstoring van daarvoor zeer kwetsbare moerasvogels (roerdomp en dergelijke).

Mede vanwege de consequenties voor de stiltegebieden ten zuiden van Zevenaar verdient ook nog het baandeel tussen Zevenaar en de Duitse grens nadere aandacht. In verband met de overlast die van het gebruik van de Betuweroute in Duitsland wordt verwacht, wordt daar onderzocht hoe de Betuweroute om Emmerich heen kan worden geleid.

Gegeven deze omstandigheden is het van belang, dat voor dit gehele knelpunt een beeld wordt gegeven van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu op basis de meest recente kennis. Daarbij kunnen ondermeer de volgende oplossingen een rol spelen:

- *een dijk-tunnel (à la Lievense, overkapte V-polder et cetera);*
- *een boortunnel lopend van de westkant van het Pannerdensch Kanaal tot aan het aansluitingspunt met de Duitse Bundesbahn-spoorbaan.*

Andere uitvoeringswijzen kunnen ook een meer noordelijk gelegen tracé eerder mogelijk maken.

Na de aanleg van de A15 aan de zuidzijde van de Betuweroute zal overigens naar het oordeel van de Commissie de huidige tracékeuze over het Pannerdensch Kanaal leiden tot totale amovering van de Boerenhoek. Een schuine kruising van het Kanaal, waarbij Boerenhoek wordt gespaard, is niet in de eerdere afweging meegenomen en kan alsnog worden bekeken.

3.6

Alternatieve baanconcepten en vervoersoplossingen

In het oorspronkelijke toetsingsadvies werd gesteld dat:

De milieu-afweging van alternatieve vervoersoplossingen dient te worden verbeterd/uitgebreid. Er is te weinig aandacht voor de mogelijkheden van alternatieve baanconcepten, bijvoorbeeld aanleg op palen of geboorde tunnels. Te snel wordt voor een traditionele aanpak gekozen.

Het afwegen van alternatieve vervoersoplossingen en alternatieve baanconcepten heeft plaatsgevonden in het kader van de PKB. In het A-MER is hierover (met uitzondering van de V-polder) aanvullend geen informatie opgenomen.

Ter afsluiting van dit advies¹²⁾ wil de Commissie over dit onderwerp wel een enkele opmerking maken.

Allereerst is het van belang erop te wijzen dat de onderlinge vergelijking van alternatieve baanconcepten zich vooral heeft afgespeeld op het niveau van de Betuweroute in zijn totaliteit. In een periode van nader onderzoek en evaluatie, waarin diverse principiële keuzen in het kader van de Betuweroute nog eens opnieuw worden bekeken, bestaat aanleiding om na te gaan in hoeverre bij (ook andere dan de in §3.5 genoemde) deeltrajecten, waar de inpassing van de Betuweroute vanuit geluid, veiligheid, natuur of landschap problematisch is, 'technische' oplossingen (in het bijzonder tunnels, in situ, afgezonken dan wel geboord, dijk tunnels of andere vormen van verdiepte ligging, al of niet afgedekt) nog in de overweging dienen te worden meegenomen.

Gelet op de grote onzekerheden in de ontwikkeling van een verbeterd internationaal goederen- vervoersnetwerk (met diverse vervoersmodaliteiten: rail, binnenvaart, wegtransport) kan het verder zinvol zijn na te gaan in welke mate ondermeer door verhogen van de vervoerscapaciteit en -kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van bestaande spoorlijnen onder milieuraandvoorwaarden vooralsnog een oplossing kan worden gevonden voor de geraamde vervoersbehoefte, bijvoorbeeld door:

- een nevensgeschikte behandeling van het goederenvervoer en het personenvervoer;*
- verbetering van de beheersing, "tracking en tracing" mogelijkheden;*
- automatisering van de besturing (geeft capaciteitswinst);*
- verzwaring van bestaande sporen voor goederentreinen met grotere lasten;*
- verhoging veiligheid, ook van transport van gevaarlijke stoffen door maatregelen aan bestaande sporen.*

Vooral waar bestaande sporen zessporig worden gemaakt en langzame en snelle treinen worden gescheiden onder toepassing van de nieuwste technieken, kan dat een aanzienlijke winst in veiligheid bij het transport van gevaarlijke stoffen per spoor betekenen.

12 Bezien in het licht van het gestelde in hoofdstuk 1 onder "Reikwijdte van het advies".

Wanneer meer duidelijkheid is ontstaan over toekomstige ontwikkelingen op het internationale vlak, zou het vraagstuk van aanleg van de Betuweroute opnieuw kunnen worden bekeken.

3.7 Overige aspecten

In het toetsingsadvies over het MER Betuweroute is tot slot aandacht gevraagd voor de voorzieningen in de aanlegperiode, het invloedgebied van metaalslijpsel en bepaalde punten voor het evaluatieprogramma. Aan deze punten is voldoende aandacht besteed in het A-MER.

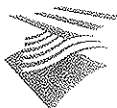
BIJLAGEN

bij het advies over de Aanvulling
op het milieu-effectrapport Betuweroute
behorend bij het Voorontwerp-Tracébesluit

(bijlagen 1 t/m 4)


BIJLAGE Ia

Brief van het bevoegd gezag d.d. 17 juni 1994 waarin de Commissie verzocht wordt om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Voorzitter van de Commissie
voor de milieu-effectrapportage
ir P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	20 JUNI 1994
nummer :	811-94
dossier :	380-515
kopie naar :	Sf-Sc-pros-bibi

Contactpersoon
drs ing. H. Heupink
Datum
17 juni 1994
Oms kenmerk
DGV/G/BS/V-422728
Onderwerp
Aanvulling MER Betuweroute

Doorkiesnummer
070-3516213
Bijlage(n)
5
Uw kenmerk
-

Geachte heer Van Duursen,

Bij brief van 10 december 1992 heeft uw commissie het toetsings-advies uitgebracht over het Milieu-Effect-Rapport (MER) Betuweroute. Naar aanleiding van dit toetsingsadvies is besloten de besluitvorming over de Betuweroute in het kader van de planologische kern-beslissing (PKB), na enige aanvullingen, verder af te ronden, waarbij de informatie uit het Milieu-Effect-Rapport is benut. De PKB Betuweroute is inmiddels door Tweede en Eerste Kamer goedgekeurd.

Na de PKB-fase volgt, krachtens de Tracéwet, verdere besluitvorming in de vorm van het uitbrengen van een Ontwerp-Tracébesluit, waarin de definitieve inpassing van het tracé van de Betuweroute zal worden vastgelegd. In het toetsingsadvies over het MER Betuweroute concludeerde uw commissie dat het MER nog onvoldoende basis bood om een definitief Tracébesluit op te kunnen baseren. Derhalve is in deel 3 van de PKB Betuweroute besloten om ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit het Milieu-Effect-Rapport aan te vullen. Bij deze aanvullende studie naar de milieu-effecten van de definitieve inpassing van het tracé is het toetsingsadvies van de commissie als kader gehanteerd. De aanvulling op het MER zal opnieuw aan de Commissie voor de m.e.r. ter toetsing worden voorgelegd.

Op grond van artikel 3.14 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) heb ik, samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, besloten ter voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit een Voorontwerp-Tracébesluit te publiceren. Aan de hand van dit Voorontwerp-Tracébesluit zal volgens de uitgebreide openbare voorberei-

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Beroepsadres Pleinweg 1-6

Telefoon 070-3516213
Telefax 070-2517813



dingsprocedure van paragraaf 3.5.6. van de Awb inspraak en overleg plaatsvinden.

Tot deze uitbreiding van de Tracéwet-procedure hebben wij besloten, omdat wij het van groot belang achten dat de gedetailleerde uitwerking van het tracé in het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute in overleg met de betrokkenen tot stand komt. Met het uitbrengen van een Voorontwerp-Tracébesluit wordt voor dit overleg een gelegenheid gecreëerd. In verband met deze uitbreiding van de Tracéwet-procedure wordt de Aanvulling op het MER niet, zoals aangekondigd in PKB deel 3, tezamen met het Ontwerp-Tracébesluit, maar met het Voorontwerp-Tracébesluit bekend gemaakt.

De inspraak op de Aanvulling op het MER vindt tegelijkertijd plaats met de inspraak op het Voorontwerp-Tracébesluit, zodat met de ingekomen reacties rekening kan worden gehouden bij de vaststelling van het Ontwerp-Tracébesluit. Dit laatste is bovendien van groot belang omdat de Tracéwet bepaalt dat het Tracébesluit overeenkomstig het Ontwerp-Tracébesluit wordt vastgesteld. Dit betekent dat inhoudelijke reacties eigenlijk alleen in de fase voordat het Ontwerp-Tracébesluit is vastgesteld kunnen worden verwerkt. Het Ontwerp-Tracébesluit kan namelijk uitsluitend worden herzien als er sprake is van zeer zwaarwegende bezwaren.

In verband met het voorgaande bied ik u hierbij, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Voorontwerp-Tracébesluit Betuweroute, alsmede de aanvulling op het Milieu-Effect-Rapport ter toetsing aan. De aanvulling op het MER is door ons aanvaardbaar bevonden.

Wij verzoeken u uiterlijk 2 november 1994 advies uit te brengen over de bijgevoegde aanvulling op het Milieu-Effect-Rapport, zodat wij uw advies kunnen betrekken bij de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute. Voor de goede orde vermeld ik nogmaals dat de FKE-procedure inmiddels is afgerond en dat het thans gaat om de nadere uitwerking van de in de PKB gemaakte keuzes.

Ter informatie is bijgevoegd deel 3 van de PKB Betuweroute en de ten behoeve daarvan gemaakte aanvullingen. Tevens is bijgevoegd deel 4 van de PKB (tekst na parlementaire behandeling). Het Milieu-Effect-Rapport dat ten behoeve van de PKB is gebruikt, is reeds in uw bezit.

Het Voorontwerp-Tracébesluit en de aanvulling op het MER zijn eveneens toegezonden aan de overige wettelijke adviseurs. Beide stukken zijn in verband met mogelijke grensoverschrijdende milieu-effecten eveneens naar overheidsinstanties in Duitsland gestuurd. De naar aanleiding van de ter-inzagelegging ontvangen reacties zullen door het Centraal Inspraakpunt Betuweroute worden gebundeld en zo spoedig mogelijk aan u worden toegezonden.



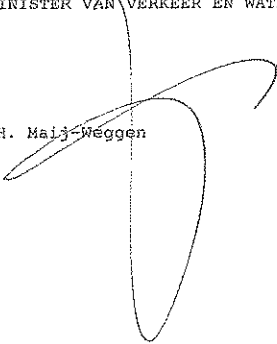
DCV/G/BS/V-422728

Aan uw secretariaat zijn inmiddels ondershands extra exemplaren van het
Voorontwerp-Tracébesluit en de Aanvulling op het MER aangeboden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

J.R.H. Maij-Weggen



BIJLAGE 1b

Brief van de Commissie d.d. 5 juli 1994 aan het bevoegd gezag in antwoord op de brief van 17 juni 1994



commissie voor de milieu-effectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGV/G/BS/V-422728

uw brief
17 juni 1994

ons kenmerk
U482-94/Sf/yh/330-538

onderwerp
Aanvulling op het MER Betuweroute

doorkiesnr.
030 - 347638

Utrecht,
5 juli 1994

In antwoord op uw bovenvermelde brief, waarin u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) verzoekt uiterlijk 2 november 1994 advies uit te brengen over de Aanvulling op het MER Betuweroute zodat dit advies kan worden betrokken bij de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit over de Betuweroute, kan het volgende worden opgemerkt.

Het gaat om de beoordeling van het MER voor het nemen van het Tracébesluit op basis van de Tracéwet volgens de bijzondere procedure voor grote projecten van nationaal belang. Het Tracébesluit is het tweede besluit na de planologische kernbeslissing (PKB), waarvan de procedure inmiddels is afgerond, waarvoor een MER wordt vereist. Het eerdere MER voor de PKB is, mede naar aanleiding van het toetsingsadvies van de Commissie van 10 december 1992, aangevuld. De resultaten van deze aanvulling zijn in PKB deel 3 verwerkt. De achterliggende rapporten zijn de Commissie bij bovenvermelde brief ter informatie toegezonden. Blijkens uw brief wordt het (eerdere) MER en de Aanvulling op het MER Betuweroute als het te beoordelen MER voor het Tracébesluit beschouwd.

De Aanvulling op het MER Betuweroute behoort bij het Voorontwerp-TracéBesluit (VTB) Betuweroute. Deze VTB- fase is ingelast om met de daarop ingekomen reacties rekening te kunnen houden bij de vaststelling van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Het VTB is, anders dan het OTB, niet wettelijk voorgeschreven.

De Commissie zal gaarne gehoor geven aan uw verzoek om over de Aanvulling op het MER Betuweroute, behorend bij het VTB, advies uit te brengen in de geest van de regels voor m.e.r. uit de Wet milieubeheer (met name artikel 7.20 tot en met 7.26 en artikel 7.27 tot en met 7.33).

Daarbij tekent de Commissie echter het volgende aan.

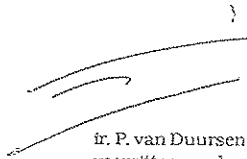
Secretariaat: Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht, tel.: 030 - 347 666
Telefax: 030 - 33 12 95

Correspondentie-adres:
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Kenmerk : U462-94/S(yh/330-636
Blad nr. : 2

Naar aanleiding van de inspraak, de advisering, bestuurlijk overleg en anderszins zouden zich significante verschillen tussen het VTB en het OTB kunnen gaan voordoen. Daardoor kan de situatie ontstaan dat het OTB zodanige wijzigingen bevat dat de huidige Aanvulling op het MER Betuweroute daaraan niet meer ten grondslag kan liggen waardoor toepassing van artikel 7.27 van de Wet milieubeheer een knelpunt oplevert. Ook vanwege andere regels, zoals met name artikel 7.32 lid 1 van de Wet Milieubeheer, is het aan te bevelen tevens tijdens de wel wettelijk voorgeschreven OTB-procedure de Commissie om een oordeel over het dan voorliggende MER te vragen, opdat aan wettelijke voorschriften wordt voldaan.

Hoogachtend,



ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Betuweroute

Secretariaat: Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht, tel.: 030 - 347 666
Telefax: 030 - 33 12 95



Correspondentie-adres:
Postbus 2845
3500 GH UTRECHT

BIJLAGE 1c

Brief van het bevoegd gezag d.d. 8 september 1994 met verzoek om het advies alsnog uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen:	12 SEP. 1994
nummer:	1201-94
dossier:	330-58b - 616-35
kopie naar:	Sf Elk

Contactpersoon
ir F.P.M. van Heijst
Datum
8 september 1994
Oms kenmerk
DGV/G/BS/V-424158
Onderwerp
Betuweroute

Doorkiesnummer
070 - 3516213
Bijlage(n)
--
Uw kenmerk
--

Geachte heer van Duursen,

Gelet op de betrokkenheid van de Commissie voor de milieu-effect-rapportage bij de procedures voor de Betuweroute, informeer ik u, mede namens mijn ambtgenote van VROM, over de door ons gedachte verdere aanpak van de Betuweroute en de consequenties van deze aanpak voor de lopende milieu-effectrapportage (m.e.r.)-procedures.

Zoals u inmiddels zult hebben vernomen is in het regeerakkoord van het nieuwe kabinet onder andere afgesproken dat een nader onderzoek zal plaatsvinden naar financierbare alternatieven voor de Betuweroute. Afgesproken is dat het kabinet binnen een half jaar aan het parlement duidelijkheid zal geven over de vraag of er aanvaardbare betere alternatieven zijn en, indien er geen alternatief is dat de voorkeur verdient, of een eventuele andere wijze van uitvoering langs het voorgenomen tracé wenselijk is; daarbij wordt gelet op enerzijds geluidhinder en landschappelijke inpasbaarheid en anderzijds de verhouding tussen kosten en baten.

Ter voorbereiding van de precieze formulering en afbakening van de opdracht voor dat onderzoek zal ik mij de eerstkomende periode breed oriënteren op het project, en de visies die daarop in diverse geleidingen van de samenleving bestaan.

Dit nader onderzoek heeft consequenties voor enkele nu lopende procedures, waarbij de Commissie voor de milieu-effectrapportage betrokken is:

I. de uitwerking van het tracé voor de Betuweroute in het Voorontwerp-tracébesluit met de daarbij behorende Aanvulling op het MER. Bij brief van 17 juni j.l. is uw Commissie verzocht voor 2 november a.s. advies uit te brengen met betrekking tot de Aanvulling op het MER

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

Telefoon 070-3516213
Telefax 070-3517813
Telex 32562 mlnw nl

Bereikbaar met tramlijn 1 en 9, buslijn 22, 65 en 86



Betuweroute. Een werkgroep onder uw voorzitterschap bereidt dit advies voor.

Naar aanleiding van het hierboven genoemde nadere onderzoek heb ik, samen met mijn ambtgenote van VROM, besloten de verdere procedure met betrekking tot de uitwerking van het tracé voor de Betuweroute tot nader bericht op te schorten. De inventarisatie en samenvatting van de inmiddels binnengekomen inspraakreacties (ruim 5500) wordt wel afgerond, maar de verdere procedure wordt pas hervat op het moment dat door regering en parlement is (her)bevestigd dat de Betuweroute zal worden aangelegd. Op dat moment zal worden bezien op welke wijze de procedure weer kan worden hervat.

Ondanks deze opschorting zie ik met belangstelling uit naar uw advies over de Aanvulling op het MER.

Naast mijn belang om kennis te nemen van uw oordeel over de inhoudelijke kant van de Aanvulling op het MER speelt daarbij nog het volgende. De Betuweroute is het eerste project waarbij het instrument van de milieu-effectrapportage wordt toegepast in het kader van de Tracéwet-procedure. Graag verneem ik naast uw inhoudelijke oordeel tevens het oordeel van uw commissie over de wijze van toepassing van dit instrument in deze procedure.

II. de tracéwet/m.e.r.-procedure voor de zogenoemde Kortsluitroute Voor de zogenoemde Kortsluitroute (een onderdeel van de Betuweroute nabij Rotterdam) is op 27 mei met het uitbrengen van de Startnotitie Kortsluitroute een afzonderlijke Tracéwet-procedure opgestart. Uw Commissie heeft op 21 juli j.l. advies voor de richtlijnen voor het MER voor de Kortsluitroute uitgebracht. Hierbij spreek ik mijn dank uit voor de voortvarende wijze waarop de werkgroep onder voorzitterschap van dhr. Velthuis dit advies heeft uitgebracht. Volgens de planning zou op korte termijn vaststelling van de Richtlijnen voor de Tracé/MER-studie aan de orde zijn. Echter, gelet op het nauwe verband tussen de Kortsluitroute en de gedetailleerde uitwerking van het tracé van de Betuweroute heb ik besloten tevens de procedure voor de Kortsluitroute tot nader orde op te schorten. Ook hier geldt dat, afhankelijk van het onderzoek naar de Betuweroute en de besluitvorming daarover, te zijner tijd nader zal worden bezien of en op welke wijze de procedure zal worden hervat.

Resumerend: ondanks de opschorting van de tracé-uitwerkingsprocedure van de Betuweroute verzoek ik u toch om uw toetsing van de Aanvulling op het MER Betuweroute af te ronden en aan mij te zenden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de Aanvulling op het milieu-effectrapport Betuweroute in Staatscourant nr. 116 d.d. 22 juni 1994

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Aankondiging

BETUWERROUTE

NADERE UITWERKING VAN HET TRACÉ

OPENBARE HOORZITTING

Inspiraakprocedure

Op 7 juni 1994 is de inspraakprocedure gestart met betrekking tot:

- Het Voorontwerp Tracébesluit Betuweroute
- De Aanvulling op het Milieu-Effect-Rapport Betuweroute
- De hogere waarden voor de geluidbelasting en de geluidrapporten per gemeente in het kader van het Besluit geluidshinder spoorwegen

In het kader van deze inspraakprocedure kan een ieder tot en met 13 juli 1994 zijn of haar reactie geven op de bovengenoemde stukken.

De betreffende stukken liggen onder meer ter inzage op alle gemeentehuizen, stadskantoren in de gemeenten langs het tracé van de Betuweroute.

Schriftelijke reacties

Schriftelijke reacties kunnen worden gestuurd naar: Centraal Inspraakpunt Betuweroute, Kneuterdijk 6, 2514 EN Den Haag

Mondelinge reacties

Ten behoeve van degenen die hun reactie mondeling willen geven zullen, georganiseerd door het Centraal Inspraakpunt Betuweroute, onder leiding van een onafhankelijk voorzitter openbare hoorzittingen worden gehouden op:

27 juni	Het Kruispunt Barendrecht Middenbaan 111	28 juni	De Gheijse Poort Zevenaar Oude Doeburgseweg 24
27 juni	Café restaurant De Vereniging Eist Dorpstraat 23	4 juli	Dorpsbus De IJd Giessenburg Bredstraat 1
28 juni	Stadsschouburg De Nieuwe Doolen Gorinchem Haarstraat, 64	6 juli	Finste Agnietenhof Tiel St. Agnietenstraat 2

De aanvang van deze openbare hoorzittingen is 20.00 uur. De zalen zijn geopend vanaf 19.30 uur.

Van de hoorzittingen zal een verslag worden gemaakt. Deze verslagen zullen vanaf 25 juli 1994 ter inzage worden gelegd op de locaties waar het Voorontwerp Tracébesluit Betuweroute, de Aanvulling op het Milieu-Effect-Rapport Betuweroute en de geluidrapporten per gemeente in het kader van het Besluit geluidshinder spoorwegen reeds ter inzage liggen.

Telefonische informatie

Voor informatie over de hoorzittingen kunt u contact opnemen met het Centraal Inspraakpunt Betuweroute, telefoon 370-3618746

Voor overige informatie kunt u de speciale Betuweroute informatielijn bellen 078-3517989

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: N.V. Nederlandse Spoorwegen

Bevoegd gezag: Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Planologische Kernbeslissing en tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: 2.1

Activiteit: Het voornemen betreft de mogelijke aanleg van een geheel nieuwe achterlandverbinding tussen het havengebied van Rotterdam en Duitsland voor het goederenvervoer per spoor van circa 115 km lang. Het tracé van de Betuweroute begint bij het emplacement Waalhaven-Zuid in Rotterdam en gaat via Barendrecht, het rangeeremplacement Kijfhoek, tussen Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht door naar Papendrecht, richting Gorinchem-Tiel, naar het knooppunt Ressen (A15/A50) tussen Elst en Bemmelen. Er vindt zo veel mogelijk strakke bundeling met de bestaande A15 plaats. Na Bemmelen wordt volgens een geheel nieuw tracé het Pannekoeksch Kanaal gekruist en het Rijnstrangengebied aan de rand doorsneden. Bij Zevenaar wordt aange-takt op de lijn Arnhem-Emmerich-Oberhausen. Op de locatie Elst/Valburg zal een container-uitwisselpunt worden ingericht. Het betreft een volledig dubbelsporig tracé geschikt voor goe-derentreinen met een aslast van 22,5 ton en met de mogelijkheid om in het drukste uur circa 10 treinen per richting te verwerken met een maximale snelheid van 120 km per uur.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 11 januari 1991

richtlijnenadvies uitgebracht: 26 maart 1991

richtlijnen vastgesteld: 14 mei 1991

kennisgeving MER: 28 april 1992

toetsingsadvies uitgebracht: 10 december 1992

besluit genomen: 16 april 1992 (PKB deel 1), 18 mei 1993 (PKB deel 3), mei 1994 (PKB deel 4).

kennisgeving Aanvulling op het MER (A-MER) behorend

bij Voorontwerp-tracébesluit: 22 juni 1994

advies over het A-MER: 28 november 1994

Samenstelling van de werkgroep:

dr. W. Bleuten;

ir. P. van Duursen (voorzitter);

ir. W.J. Heijnen;

drs. S.R.J. Jansen;

prof.ir. J.L. de Kroes;

prof.mr. C. Lambers;

ir. P.G. Meijer;

ing. W. Meijnen;

ir. E.Ph.J. de Ruyter;

mevrouw ir. M.B. Schöne.

De werkgroep is adviserend bijgestaan door: ing. R. Houben, dr.ing. A. von Meier en dr.ir. T. ten Wolde.

Secretaris van de werkgroep: ir. R.I. Seijffers, bijgestaan door mevrouw drs. M. van Eck.