

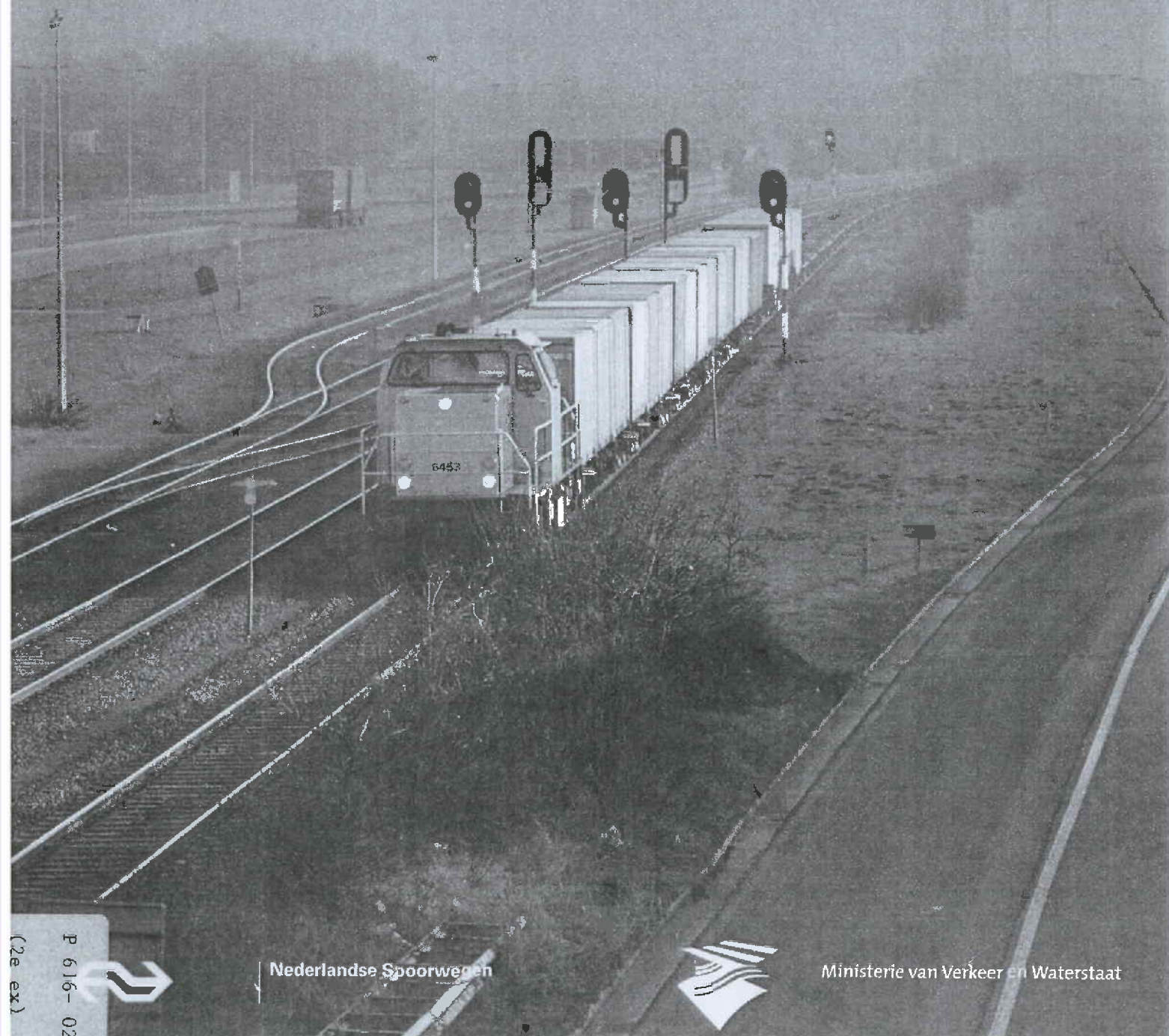


616-2

STARTNOTITIE KORTSLUITROUTE

Rotterdam-Pendrecht

'Betuweroute'



P 616-02
(2e ex.)

Nederlandse Spoorwegen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

STARTNOTITIE KORTSLUITROUTE

Rotterdam-Pendrecht



Nederlandse Spoorwegen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

INHOUD

1	
Inleiding	3
2	
De kortsluitroute: waarom en hoe	4
2.1	Achtergrond van het voornemen 4
2.2	Beleid 5
2.3	Gebruik van de Kortsluitroute 5
2.4	Te bestuderen alternatieven 6
2.4.1	Tracéalternatieven 6
2.4.2	Nulalternatief 7
2.4.3	Nulplus-alternatief 7
2.4.4	Het meest milieuvriendelijke alternatief 7
2.4.5	Afgevalen alternatief 7
3	
Het studiegebied	9
4	
Effecten	11
5	
Tracéwetprocedure	12
Bijlage	
1	Tracé Betuweroute - Kortsluitroute
2	Verwerking Kamermotie 21

Inleiding

Voor u ligt de startnotitie voor de Trajectnota/milieu effectrapport (MER) van de Kortsluitroute Rotterdam-Pendrecht. In deze startnotitie wordt ingegaan op het voornemen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) en Rijkswaterstaat, directie Zuid-Holland om nabij Rotterdam-Pendrecht als onderdeel van de Betuweroute een zogenoemde "Kortsluitroute" langs de A15 te realiseren. Met het aanleggen van de Kortsluitroute wordt beoogd de logistieke functie van de Betuweroute in het vervoer van en naar de (richting) Maasvlakte te verbeteren en de effecten van de realisatie van de Betuweroute en het daarmee samenhangende toenemende goederenvervoer per spoor op het woon- en leefmilieu in wijk Pendrecht te verminderen.

Tijdens de Parlementaire behandeling van de PKB Betuweroute deel 3 is een motie aangenomen inzake realisatie van de Kortsluitroute (zie bijlage 2). In de PKB Betuweroute is daarom indicatief een spoorverbinding parallel aan de A15 tussen de Betuweroute en de Havenspoorlijn opgenomen.

Voor deze route dient een afzonderlijke Tracéwetprocedure gevolgd te worden en zal in een afzonderlijk tracébesluit een beslissing genomen worden over de vraag of de verbinding noodzakelijk is en zo ja, de precieze ligging van deze verbinding.

De publikatie van deze startnotitie onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat vormt de start van de Tracéwetprocedure alsmede de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.). Beide procedures worden gelijktijdig en in onderlinge samenhang doorlopen.

In de startnotitie wordt als eerste stap in de Tracéwetprocedure inzicht verschaft in de doelstellingen van de initiatiefnemers, de aard en de omvang van de voorgenomen activiteit, de te beschouwen alternatieven en de te onderzoeken milieu-effecten. Na publikatie van de startnotitie kan een ieder schriftelijk reageren op de inhoud van de startnotitie. In de reactie kan men aangeven

welke onderwerpen in het MER behandeld zouden moeten worden.

Plaats en tijdstippen waarop de startnotitie kan worden ingezien alsmede het adres waar eventuele opmerkingen kunnen worden ingediend en binnen welke termijn, worden bij verschijnen van de startnotitie bekendgemaakt in verschillende dag-, nieuws- en huis-aan-huis-bladen. Daarnaast vindt kennisgeving in de Nederlandse Staatscourant plaats.

In het vervolg van de procedure is het ook na publikatie van de Trajectnota/MER en het ontwerp-tracébesluit Kortsluitroute mogelijk te reageren op de stukken die dan ter visie liggen. Voor een beknopte beschrijving van de gehele Tracéwet-procedure wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze startnotitie.

De startnotitie is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de besluiten die aan het beleidsvoornemen tot realisatie van de Kortsluitroute ten grondslag liggen. Ook wordt aangegeven in welke beleidsnota's randvoorwaarden voor de voorgenomen activiteit zijn vastgelegd. Verder wordt aangegeven welke alternatieven bestudeerd zullen worden.

In hoofdstuk 3 wordt het studiegebied beschreven waarna in hoofdstuk 4 wordt aangegeven op welke effecten van aanleg en ingebruikname van de Kortsluitroute in de Trajectnota/MER zal worden ingegaan. Tenslotte wordt in hoofdstuk 5 aangegeven welke procedures gevolgd worden om tot een uiteindelijke beslissing inzake het tracé van de Kortsluitroute te komen.

Verder wordt ingegaan op de rol van de startnotitie in de procedure en zullen de inspraakmogelijkheden op de startnotitie worden aangegeven.

De kortsluitroute:

WAAROM EN HOE

2.1 ACHTERGROND VAN HET VOORNEMEN

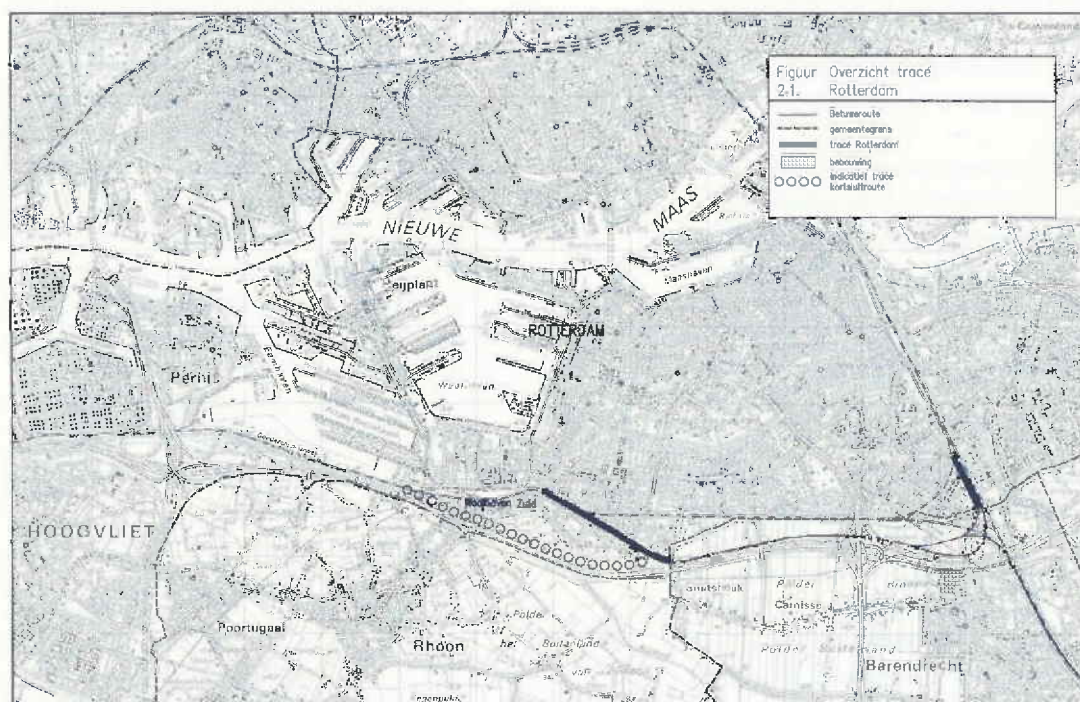
In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra en het Nationaal Milieubeleidsplan-plus heeft de Regering gekozen voor het bevorderen van de milieuvriendelijke vervoerswijzen rail en water en een beperking van de groei van het (vracht)autoverkeer. Als een uitvoering daarvan is de PKB Betuweroute opgesteld en door het Parlement goedgekeurd.

Doelstelling van de verschillende plannen is een groei van het railgoederenvervoer van 20 miljoen ton in 1990 tot 65 miljoen in ton in 2010. De Betuweroute is een essentieel onderdeel van dit plan. Deze is in de projectnota Betuweroute (NS, 1992) onderbouwd. In de Ontwerp planologische kernbeslissing Betuweroute (PKB-deel 1; april 1992) heeft het kabinet een voorkeurs tracé voor de Betuweroute bepaald. Voor de passage ten zuiden van Rotterdam is gekozen voor een verlegging van de Havenspoorlijn naar een bundeling aan de noordzijde van de A15,

met een doorsteek vanaf de Heulweg naar het emplacement Waalhaven Zuid. In die opzet was rekening gehouden met een vrije kruising op het emplacement Waalhaven. Vervolgens heeft inspraak plaatsgevonden op het voorkeurs tracé en is dit tracé aan de orde geweest in de advies- en overlegorganen en het bestuurlijk overleg met de betrokken andere overheden. Deze reacties en adviezen zijn weergegeven in PKB-deel 2. In PKB-deel 3 is het Kabinetsstandpunt over aanleg en het (globale) tracé van de Betuweroute weergegeven. Op basis van de inspraakreacties en adviezen heeft het Kabinet in PKB-deel 3 met betrekking tot het tracé-deel Waalhaven-Zuid - spoorlijn Rotterdam-Dordrecht de mogelijkheid voor het realiseren van een spoorwegverbinding parallel aan de A15 tussen de Betuweroute en de Havenspoorlijn (de Kortsluitroute) als reservering fysiek opengehouden. De ligging van de Kortsluitroute is aangegeven in figuur 2.1.

Via deze Kortsluitroute kan het treinverkeer met een herkomst of bestemming (richting)

FIGUUR 2.1 LIGGING KORTSLUITROUTE TEN OPZICHTE VAN ROTTERDAM



Europoort/Maasvlakte worden afgewikkeld. Dat betekent dat ongeveer tweederde van het aantal treinen, waaronder een belangrijk deel van het chemievervoer, via de Kortsluitroute zal rijden. De overige treinen blijven via de oostelijke ontsluiting van Waalhaven-Zuid en langs Pendrecht rijden.

Door aanleg van de Kortsluitroute kan de logistieke functie van de Betuweroute worden versterkt en zullen de effecten inzake geluid en externe veiligheid nabij Pendrecht aanzienlijk afnemen.

Naar aanleiding van de behandeling in de Tweede Kamer is het kabinetsstandpunt op een aantal punten aangepast. Deze punten zijn opgenomen in PKB-deel 3A. Ten aanzien van de Kortsluitroute is besloten het tracé direct te realiseren als onderdeel van de Betuweroute (zie bijlage 2). Dit zal een aanzienlijke verbetering betekenen van de logistieke functie van de Betuweroute in het vervoer van en naar de (richting) Europoort/Maasvlakte in combinatie met een afname van de hinder voor Rotterdam-Pendrecht. Aanleg in een later stadium zou extra kosten met zich mee brengen.

Naar aanleiding van de motie in de Tweede Kamer heeft het Kabinet 100 miljoen gulden uitgetrokken voor deze Kortsluitroute.

Verwacht wordt dat, gezien de beperkte omvang van het project Kortsluitroute, de aanleg van deze verbinding gelijktijdig kan plaatsvinden met het verleggen van de Havenspoorlijn. Daarvoor is evenwel een snelle besluitvorming over het tracé van de Kortsluitroute noodzakelijk.

2.2 BELEID

In de afgelopen periode zijn verschillende beleidsnota's en plannen verschenen die in dit verband relevant zijn. In de Trajectnota/MER worden uit deze nota's en plannen randvoorwaarden voor de voorgenomen activiteit afgeleid. De formele status van de verschillende beleidsnota's zal hierbij uitgangspunt zijn.

Nationaal niveau

- Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (ministerie V&W, 1990);
- Vierde Nota Ruimtelijke Ordening Extra (ministerie VROM, 1990);
- NMP 2 (ministerie VROM, 1993);
- PKB Betuweroute deel 4 (ministerie V&W en VROM, 1994) (nog te verschijnen);
- Structuurschema Groene Ruimte, deel 3, (ministerie LNV 1994);
- Rail 21 Cargo (NS, 1990);
- Toekomstplan voor het goederenvervoer (NS, 1990);

Provinciaal niveau

- Streekplan Rijnmond (Openbaar Lichaam Rijnmond, 1985);
- Eerste partiële herziening Streekplan Rijnmond, Albrandswaard Noord (provincie Zuid-Holland, 1990);
- Leven door water, Ontwerp Waterhuishoudingsplan Zuid-Holland 1991-1995 (provincie Zuid-Holland, 1991);
- Groen tussen de mazen, beleidsvisie voor recreatie en toerisme (Recreatieschap IJsselmonde, 1989);
- Nota verstedelijking Zuidvleugel (provincie Zuid-Holland, 1991);
- Bedrijfsterreinen in Zuid-Holland (provincie Zuid-Holland, 1991);
- Beleidsplan Natuur en Landschap (provincie Zuid-Holland, 1991);
- Milieubeleidsplan Zuid-Holland (provincie Zuid-Holland, 1990);
- Ontwerp Intentieprogramma Bodem beschermingsgebieden Zuid-Holland op hoofdlijnen (1990);
- Ontwerp Intentieprogramma Bodem beschermingsgebieden Zuid-Holland zuid (provincie Zuid-Holland, 1990);
- Uitvoeringsprogramma Bodemsanering 1991 (provincie Zuid-Holland, 1991);
- Uitvoeringsprogramma Water en milieu (provincie Zuid-Holland, 1991);
- Studie Zuidflank Vinex Regio Rotterdam (Stuurgroep Vinex Rotterdamse regio, juni 1993).

Gemeentelijk niveau

- Bestemmingsplan Rhoon;
- Bestemmingsplan Charloisse Lagedijk;
- Stadsplan Rotterdam, een visie op de ruimtelijke

ontwikkeling van Rotterdam tot 2005 (1992);

- Structuurplan Binnen de Ruit (Gemeente Rotterdam, 1978);
- Gemeentelijke reacties op PKB Betuweroute deel 1 en 3 (1992/1993).

2.3 GEBRUIK VAN DE KORTSLUITROUTE

De verwachte intensiteiten bij gebruik van de Betuweroute in 2010 zijn weergegeven in tabel 2.1. In een situatie met Kortsluitroute gaat circa tweederde van de totale intensiteit over de Kortsluitroute.

TABEL 2.1 PROGNOSE VAN TREININTENSITEITEN PER ETMAAL, IN BEIDE RICHTINGEN SAMEN (2010)

totaal	ca 310
over Kortsluitroute	ca 220
naar Waalhaven-Zuid	ca 90

De bovengenoemde intensiteiten op de Betuweroute zullen niet direct aanwezig zijn op het moment van realisatie.

2.4 TE BESTUDEREN ALTERNATIEVEN

Volgens de regels voor de milieu-effectrapportage dienen naast alternatieven voor een nieuwe verbinding ook een nulalternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief te worden bestudeerd. In deze paragraaf wordt aangegeven welke alternatieven en varianten zullen worden behandeld. Ook wordt aangegeven welk potentieel alternatief is afgefallen.

2.4.1 Tracéalternatieven

Voor de Kortsluitroute zijn, gezien de aanwezige ruimtelijke situatie en de bij de Parlementaire behandeling beschikbaar gestelde financiële middelen (te weten: 100 miljoen gulden), slechts twee tracéalternatieven reëel. Beide alternatieven (1 en 2) worden hieronder van west naar oost beschreven en zijn weergegeven op de kaart in bijlage 1. De beschrijvingen hebben in deze startnotitie nog een indicatief karakter. Ook het lengte-

profiel op de kaart is indicatief aangegeven. In de Trajectnota/MER worden de tracés nader uitgewerkt.

Alternatief 1

De Kortsluitroute begint aan de westzijde van het emplacement Waalhaven ter hoogte van de kruising met de Reeweg. Hier takt de Kortsluitroute gelijkvloers af van de bestaande Havenspoorlijn. Het tracé wordt aan de noordzijde van de A15 gebundeld en kruist achtereenvolgens de Blindeweg, de metrosporen en de Groene Kruisweg. Het tracé blijft gebundeld met de A15 en gaat over de Heulweg. De Kortsluitroute en het noordelijker gelegen tracédeel van de Betuweroute komen vlak na de Heulweg samen.

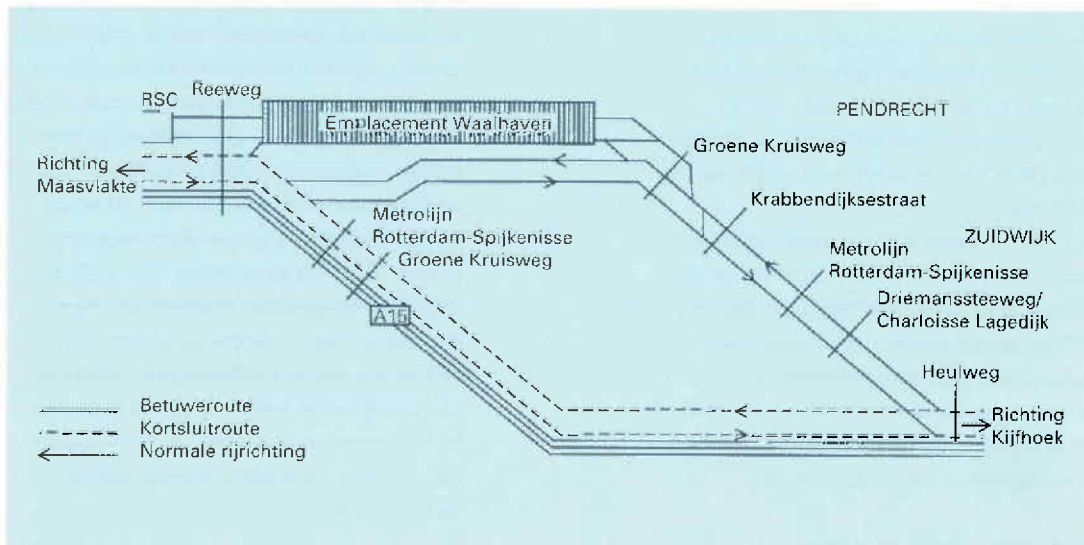
Het lengteprofiel verloopt als volgt. De Kortsluitroute begint op maaiveldniveau en stijgt vervolgens vrij sterk. Het tracé gaat over de Blindeweg op een hoogte van circa 10 meter boven maaiveld. Hierna begint het tracé te dalen. Het tracé kruist de metrolijn en de Groene Kruisweg bovenlangs. Nabij het beginpunt van de afrit van de A15 loopt het tracé op een hoogte van circa 1 meter boven maaiveld.

Vijfhonderd meter oostelijker begint het tracé te stijgen tot circa 3 meter boven maaiveld in verband met de hoogwaterkering. Het tracé gaat over de waterkering, waarna het zuidelijke spoor verder daalt naar circa 1 meter boven maaiveld. In de Trajectnota zal ook een variant worden onderzocht met een coupure in de hoogwaterkering, waardoor het tracé minder hoeft te stijgen. Dit is met name relevant in verband met de te realiseren ontsluiting van de Vinex-locatie ten zuiden van de A15.

De Heulweg, halverwege de waterkering en de Vrijenburgweg, wordt bovenlangs gekruist. Na de waterkering begint het noordelijke spoor te stijgen tot een hoogte wordt bereikt van maximaal 10 meter boven maaiveld. Het zuidelijke spoor van het tracé vanaf Waalhaven-Zuid kruist hier onder het noordelijke spoor en sluit aan op het zuidelijke spoor.

niet relevant voor MIA

FIGUUR 2.2 SCHEMA VAN DE SPOREN MET AANSLUITING KORTSLUITROUTE



Vervolgens daalt het noordelijke spoor om nog voor het kruisen van de Vrijenburgweg uit te komen op gelijke hoogte met de overige sporen van de Betuweroute (circa 1 meter boven maaiveld), waarna de aansluiting op het noordelijke spoor van het tracé naar Waalhaven-Zuid plaatsvindt. Het tracé gaat onder het viaduct met de Vrijenburgweg.

Het schema van de sporen van de tracéalternatieven voor de Kortsluitroute is weergegeven in figuur 2.2.

Alternatief 2

Anders dan in alternatief 1 is beschreven, sluit de Kortsluitroute nu niet direct aan langs de A15 maar vervolgt op enige afstand noordelijk van de A15 zijn weg. Het tracé kruist hierdoor de (sporen van de) gereserveerde locatie voor de te verplaatsen werkplaats Feyenoord van NS, de metrosporen en de Groene Kruisweg.

Vanaf de kruising met de Groene Kruisweg loopt deze tak gebundeld langs de A15 verder. Voor het overige is de beschrijving van deze variant analoog aan alternatief 1.

Het lengteprofiel van variant 2 is gelijk aan dat van alternatief 1.

2.4.2 Nulalternatief

Het nulalternatief wordt omschreven als de situatie waarin het tracé van de Betuweroute ten zuiden van Rotterdam is gesitueerd volgens het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute (minister V&W & minister VROM, nog te verschijnen). De Betuweroute is in dit alternatief in het studiegebied twee-sporig, zoals in de Projectnota/MER Betuweroute (1992) was aangegeven. De ligging van de sporen is afgestemd op de te realiseren Kortsluitroute. Als gevolg van de Parlementaire behandeling is de capaciteit van dit nulalternatief (zonder Kortsluitroute) niet voldoende om de gevraagde functies uit de PKB te kunnen realiseren. Het nulalternatief wordt derhalve uitsluitend als referentie-alternatief beschouwd.

2.4.3 Nulplus-alternatief

In het nulplus-alternatief wordt niet de Kortsluitroute maar een drie-sporige verbinding tussen de Heulweg en Waalhaven-Zuid gerealiseerd. Dit is de oplossing zoals in PKB deel 3 was aangegeven. In het nulplus-alternatief verschuiven de twee bestaande sporen enigszins ten opzichte van de ligging in het nulalternatief. De vervoerscijfers zijn conform de prognose aangegeven in paragraaf 2.3.

2.4.4 Het meest milieuvriendelijke alternatief

De regels van de milieu effectrapportage vragen het alternatief te beschrijven waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Dit is het meest milieuvriendelijke alternatief.

Er zal in het kader van de Trajectnota/MER worden onderzocht welk alternatief de minste gevolgen heeft voor natuur, milieu en landschap. Bovendien wordt geanalyseerd welke technische mogelijkheden er zijn om de gevolgen die wel optreden zo klein mogelijk te houden. Ook de toepassing van deze mogelijkheden, komt aan de orde.

2.4.5 Afgevalen alternatief

De in deze startnotitie gepresenteerde alternatieven gaan uit van handhaving van de oostelijke ontsluiting van het emplacement Waalhaven. Vanuit de inspraak en advisering over de PKB Betuweroute is gevraagd om de oostelijke ontsluiting met het emplacement Waalhaven-Zuid te laten vervallen. Deze optie is door de Regering als niet realistisch beschouwd om de volgende redenen.

Het emplacement Waalhaven is een van de belangrijkste "voedingspunten" voor het goederenvervoer per spoor, zowel voor wagenladingenvervoer als voor het containervervoer.

In het Rail Service Centrum (RSC) Waalhaven wordt deze jaren voor circa 120 miljoen geïnvesteerd. Het vertrekproces op het emplacement is west-oost gericht, dat wil zeggen dat van west naar oost wagens worden geformeerd tot treinen die in oostelijke richting vertrekken. Daarnaast kunnen aan west oost rijdende treinen containers via het RSC worden toegevoegd. Het aankomstproces is oost-west gericht.

Indien de oostelijke uitgang van het Waalhavenemplacement zou worden opgeheven, dan moet het hierboven beschreven effectieve en efficiënte logistieke treinproces volledig worden omgedraaid.

Dit zou het volgende betekenen. Ten eerste moeten alle treinen die naar het oosten gaan in westelijke richting vertrekken. Alle treinen zouden derhalve moeten keren. Bedrijfseconomisch heeft dat grote consequenties (met name negatieve doorwerking op kosten en concurrentiepositie). Bovendien ontbreekt de nodige ruimte voor dit omgekeerde en logistiek gezien niet doelmatige proces. Ten tweede ontstaan ook negatieve bedrijfsconsequenties (meer ritten, meer inzet personeel) voor het toevoegen van containers op het emplacement Waalhaven aan doorgaande treinen vanaf de Maasvlakte. Ten derde zal er sprake zijn van kapitaalvernietiging van gedane en nog lopende investeringen.

De Regering heeft om deze redenen besloten dat de optie om de oostelijke ontsluiting van het emplacement Waalhaven-Zuid te laten vervallen, moet worden verworpen.

Tijdens de parlementaire behandeling van de PKB Betuweroute is gebleken dat het Parlement deze visie deelt. Daarom zal dit alternatief niet in de trajectnota/MER worden behandeld.

Het studiegebied

Het studiegebied is weergegeven op blad 1 (bijlage 1). De westelijke grens ligt ter hoogte van de Reeweg bij kilometer 308.0. De oostelijke grens ligt bij het eind van de ongelijkvloerse kruising van de Kortsluitroute met de sporen vanaf Waalhaven Zuid, bij de Vrijenburgweg (kilometer 203.0). Conform de Projectnota Betuweroute wordt een studiegebied van 2 kilometer aan weerszijden van het tracé tussen deze twee grenspunten aangehouden.

Het studiegebied kenmerkt zich door een overgangsgebied tussen een stedelijke en een landelijke omgeving. Het gebied ten noorden van de tracéalternatieven omvat het zuidelijk deel van het woongebied van Rotterdam en een deel van het havengebied. Het betreft de wijken Pendrecht, Zuidwijk en Charloisse Lagedijk en de daartussen liggende voorzieningen. Verder zijn nabij Waalhaven en Eemhaven meerdere bedrijfstreinen gesitueerd. Dit gebied wordt getypeerd als haven- en industriegebied. De bestaande infrastructuur bestaat hoofdzakelijk uit wegen waaronder de A15, de goederenspoorlijn (Havenspoorlijn) en de metrolijn Zuidplein-Spijkenisse. Verder bevindt zich in dit gebied het recreatiegebied Drechterweide, het Zuidelijk Randpark en een recreatieve zone in het kader van de Randstad Groenstructuur rond het distributiekamp Waal-/Eemhaven.

Het gebied ten zuiden van de A15 wordt daarentegen voornamelijk gekenmerkt door agrarisch gebruik. Hier is het woongebied van de kern Rhoon (gemeente Albrandswaard) gelegen alsmede de polders van Rhoon. Verder zijn er ten noordoosten van Rhoon twee bedrijventerreinen gesitueerd. Ten noorden van Rhoon bevindt zich een klein natuurgebied (relatienotagebied). De infrastructurele voorzieningen bestaan voornamelijk uit wegen waaronder de Groene Kruisweg en de metro Zuidplein-Spijkenisse. Het gebied ten zuiden van de A15 bevat ook de kern Smitshoek en het omliggende gebied met de bestemmingen agrarisch gebied en recreatief gebied. Dit gebied vormt een deel van de recreatiegebieden/bufferzone die in het kader van de Randstad Groenstructuur zijn genoemd.

AUTONOME ONTWIKKELING

De ontwikkelingen in en rond het studiegebied worden gekenmerkt door enerzijds de realisering van nieuwe stedelijke functies, zoals woonwijken, bedrijfstreinen, recreatiegebieden en de daartoe benodigde infrastructuur. Anderzijds is het beleid gericht op handhaving en versterking van bufferzones tussen de stedelijke kernen. Dit betekent ook een handhaving van de recreatieve functies en de bescherming van natuur en milieu.

Van belang zijn de ontwikkelingen met betrekking tot de verstedelijkingsplannen rond Smitshoek als VINEX-locatie. Bij uitvoering van deze verstedelijkingsplannen speelt ondermeer de mogelijkheid van de gemeente Rotterdam om een nieuw metro-station ten zuiden van de wijk Pendrecht, ter hoogte van de Krabbendijksestraat te realiseren. Verder zijn er plannen om het bestaande metro-emplacement ten zuiden van Eem/Waalhaven te optimaliseren. Ook zullen er extra noord-zuid verbindingen met betrekking tot verkeer en vervoer komen, op basis van ondermeer het structuurplan "Binnen de Ruit" (1978) en de Vinex-studies voor Smits-

bedrijfsgebied

hoek. De invulling van deze (nieuwe) verkeersassen is echter nog niet gedetailleerd uitgewerkt.

Conform het bestemmingsplan Charloisse Lagedijk wordt parallel aan de A15, een nieuwe ontsluitingsweg (Driemanssteeweg) voor de bedrijven aan de Charloisse Lagedijk gerealiseerd. Deze weg ligt direct ten noorden van de A15 en de Kortsluitroute en heeft een aansluiting op de Charloisse Lagedijk. Verder zal in het studiegebied het tracédeel Betuweroute Waalhaven-Zuid - Heulweg gerealiseerd worden, volgens de tracébeschrijving in de PKB Betuweroute en het daarop te baseren Ontwerp-Tracébesluit. In het kader van de Randstad Groenstructuur zijn er plannen om in het gebied tussen Rhoon en de A15 een bos- en recreatiegebied aan te leggen. Ten zuiden van de A15 is het Landinrichtingsproject IJsselmonde in procedure.

Effecten

De alternatieven worden in de Trajectnota/MER Kortsluitroute onderzocht op hun effecten. De effecten zullen in de Trajectnota/MER zoveel mogelijk worden gekwantificeerd. Waar relevant zal bij de verschillende aspecten onderscheid gemaakt worden naar de situatie bij aanleg en bij het gebruik van de Kortsluitroute.

De voor de besluitvorming belangrijkste effecten betreffen de logistieke/vervoerskundige aspecten alsmede de aspecten geluid, externe veiligheid en woon- en leefmilieu. Deze aspecten hebben de meeste aandacht gekregen in de Parlementaire behandeling van de PKB Betuweroute. Deze aspecten zijn aanleiding geweest tot de voorgenomen activiteit. In het MER zal dan ook de nadruk op voornoemde aspecten liggen.

Het te onderzoeken tracé van de Kortsluitroute zal, naast de vervoerskundige aspecten, binnen het studiegebied worden beoordeeld op de volgende aspecten:

GELUID EN TRILLINGEN

Onderzocht wordt welke (groepen) woningen naar verwachting geluidhinder als gevolg van aanleg en gebruik van de Kortsluitroute zullen ondervinden.

Voor de gebruiksfase wordt per variant aangegeven hoeveel woningen een hogere geluidsbelasting ondervinden dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Ook zal worden aangegeven op welke wijze aan de normen kan worden voldaan.

Daarnaast wordt voor de aanleg- en gebruiksfase het aantal gehinderde personen bepaald op basis van de cumulatieve geluidsbelasting, uitgedrukt in milieukwaliteitsmaat geluid (MKM). De afname dan wel toename van het aantal gehinderde personen ten opzichte van de autonome ontwikkeling zal per alternatief worden aangegeven. Ook wordt aandacht besteed aan de geluidsniveaus bij overige geluidgevoelige bestemmingen en geluidgevoelige terreinen.

Tevens zal worden nagegaan of er sprake is

van trillinghinder en zo ja, welke maatregelen getroffen kunnen worden.

EXTERNE VEILIGHEID

In de aanlegfase treden nog geen effecten voor het aspect externe veiligheid op. Voor de gebruiksfase wordt onderzocht of de risico's voor de omgeving door transport van gevaarlijke stoffen zullen toenemen (de kans op en de gevolgen van ongelukken met gevaarlijke stoffen).

WOON- EN LEEFMILIEU

Voor zowel de aanleg- als de gebruiksfase zullen de volgende effecten ten aanzien van het woon- en leefmilieu worden beschreven:

- Beleving geluidhinder als gevolg van railverkeer (in relatie tot eventuele andere geluidsbronnen);
- Beleving trillinghinder als gevolg van railverkeer;
- Beleving visuele hinder;
- Beleving materiële oriëntatie/bereikbaarheid;
- Beleving sociale oriëntatie/bereikbaarheid;
- Beleving sociale veiligheid als gevolg van aanwezigheid van de spoorbaan;
- Beleving amoveren woningen;
- Beleving landschappelijke omgeving.

OVERIGE ASPECTEN

Verder zal - minder uitgebreid - worden ingegaan op effecten voor de aspecten bodem, grondwater, oppervlaktewater, ecologie, landschap en cultuurhistorie, ruimtelijke ordening, regionale economie, landbouw, openluchtrecreatie en verkeer, waaronder de mogelijke ontsluitingen van de Vinex-locatie. In de Trajectnota wordt ook ingegaan op bouwtijd en kosten van de verschillende varianten.

Tracéwet

PROCEDURE

De Kortsluitroute betreft een nieuw spoor-tracé dat nog niet onderzocht is in de projectnota Betuweroute. Voor deze spoorlijn dient daarom alsnog afzonderlijk een tracéwetprocedure te worden doorlopen. De vaststelling van het tracé voor de Kortsluitroute zal geschieden conform de Tracéwet die per 1 januari 1994 in werking is getreden. Gelijktijdig met en in samenhang met de Tracéwetprocedure wordt de m.e.r.-procedure doorlopen. De Tracéwetprocedure en de m.e.r.-procedure zijn in tabel 5.1 schematisch weergegeven.

De procedure start met de publikatie van de startnotitie voor de Trajectnota/MER Kortsluitroute door de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W). De startnotitie zal na publikatie ter visie liggen.

De termijn en de plaatsen van de ter visie legging en het adres waar eventuele reacties kunnen worden gezonden, worden bekendgemaakt via advertenties. Tijdens de ter visie legging kan een ieder opmerkingen betreffende de uit te voeren studie inzenden aan het bevoegd gezag, de minister van V&W. De Commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs brengen advies uit over de startnotitie aan de minister waarna de minister de Richtlijnen vaststelt waaraan het MER moet voldoen.

NS en RWS-ZH stellen vervolgens, in opdracht van de Minister van V&W, de Trajectnota/MER op met inachtneming van de Richtlijnen. Na afronding van de Trajectnota/MER wordt deze aangeboden aan de minister, die de rapportage na acceptatie ter visie zal leggen. Een ieder kan opmerkingen/bezwaren met betrekking tot de Trajectnota/MER kenbaar maken. De Commissie m.e.r. toetst het MER aan de richtlijnen. Daarnaast volgt een advies van het Overlegorgaan Verkeers-Infrastructuur (OVI). Na deze inspraak en adviesronde bepalen de ministers van V&W en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) tezamen het alternatief dat wordt uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit Kortsluitroute.

Op het Ontwerp-Tracébesluit Kortsluitroute volgt een inspraakronde voor belanghebbenden. Betrokken bestuursorganen moeten aangeven of zij bereid zijn het tracé overeenkomstig dit Ontwerp-Tracébesluit planologisch in te passen. Daarna kan het tracé definitief door beide ministers worden vastgesteld in de vorm van het Tracébesluit en kan de Kortsluitroute worden aangelegd. Belanghebbenden kunnen volgens de Tracéwet beroep instellen tegen het tracébesluit bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Als het tracébesluit is vastgesteld moet het bestemmingsplan worden aangepast en moet een aantal vergunningen worden verleend. Uitgangspunt in de procedure is dat de autoriteiten die met de vergunningverlening zijn belast die vergunningen binnen de daarvoor gestelde tijd zullen verlenen.

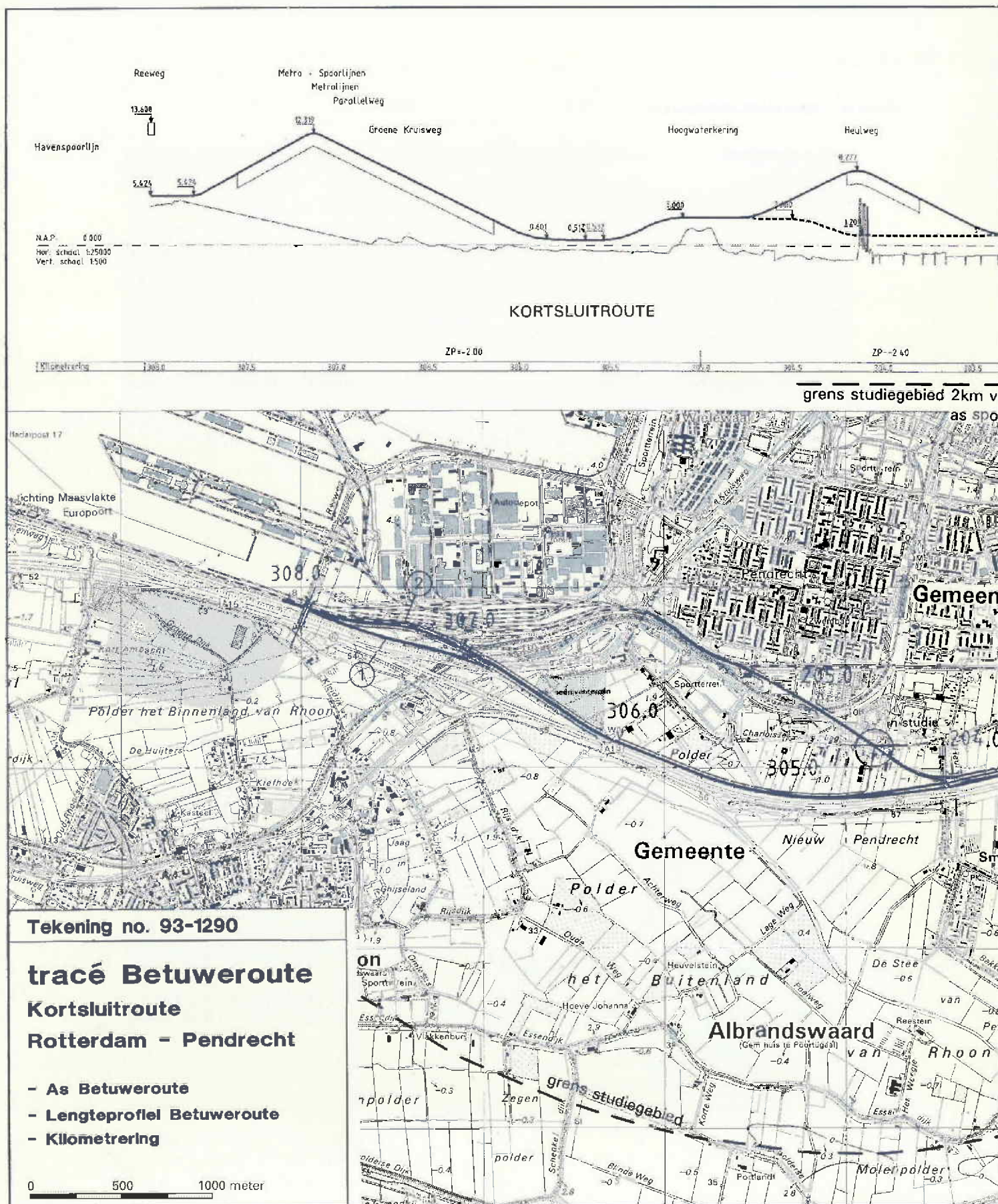
TABEL 5-1 TRACÉWET-PROCEDURE

Omschrijving fase	termijn	tijdpad ²
Opstellen startnotitie (NS/V&W-RWS, dir Z-H)		
Publikatie en terinzagelegging startnotitie (Minister V&W).		april 94
Inspraak	4 weken	mei 94
Advisering door Commissie m.e.r.	5 weken	juni 94
Opstellen en vaststellen Richtlijnen (Minister V&W)	4 weken 13 weken	juli 94
Opstellen Trajectnota/MER (NS/RWS, dir Z-H)		
Overleg met betrokken overheden		
Toezenen Trajectnota/MER aan bevoegd gezag		oktober 94
Terinzagelegging van de Trajectnota na verzending van de nota aan de mede-overheden	1 week	oktober 94
Inspraak, hoorzitting(en)	8 weken	december 94
Toetsingsadvies Commissie m.e.r./ advies OVI	5 weken	januari 95
Advies mede-overheden over trajectnota	4 maanden	februari 95
Vaststellen welk alternatief in het Ontwerp-Tracébesluit wordt uitgewerkt	8 weken	april 95
Opstellen Ontwerp-Tracébesluit door ministers van V&W en VROM		
Terinzagelegging ontwerp-tracébesluit na om van toezending aan mede-overheden	1 week	april 95
Inspraak, hoorzitting(en)	4 weken	mei 95
Schriftelijke reacties mede-overheden	12 weken	juli 95
Vaststelling tracébesluit door ministers van V&W en VROM	5 maanden	september 95
Terinzagelegging Tracébesluit binnen 1 week na de datum van toezending aan mede-overheden	1 week	september 95

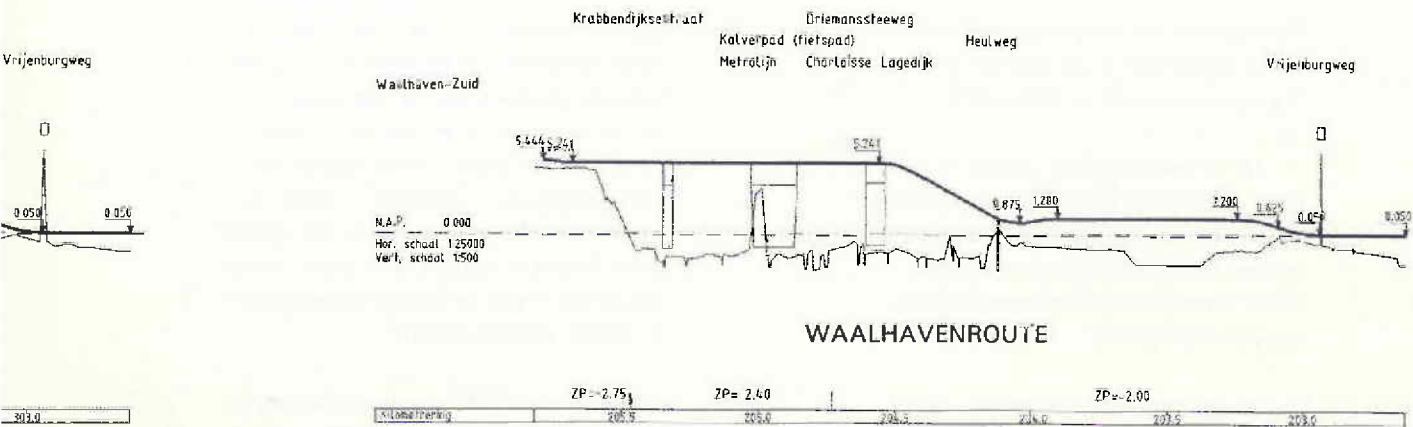
² Tijdpad geeft een globale indicatie; precieze momenten van inspraak en reacties worden nader vastgesteld.

De termijnen die vet staan aangegeven duiden op wettelijke termijnen (Tracéwet, Wet Milieubeheer)

BIJLAGE 1 TRACÉ BETUWERROUTE - KORTSLUITROUTE



LENGTEPROFIEL (indicatief)



BIJLAGE 2 VERWERKING KAMERMOTIE 21

INZAKE DE KORTSLUIT-ROUTE TEN ZUIDEN VAN ROTTERDAM

Doorwerking van deze motie leidt tot de volgende wijzigingen in de Nota van Toelichting zoals die luidde bij PKB deel 3.

1. Blz. 39, laatste alinea, tweede zin: "Via deze ... afgewikkeld worden." wijzigen in: "Via de Kortsluitroute kan het treinverkeer, dat een herkomst of bestemming heeft welke westelijk van Waalhaven Zuid ligt, worden afgewikkeld."

2. Blz. 40, eerste zin: "De kosten ... circa f 150 miljoen" wijzigen in: "De kosten van de Kortsluitroute bedragen circa f 100 miljoen indien gelijktijdig uitgevoerd met het verleggen van de Havenspoorlijn en circa f 150 miljoen indien de verbinding op termijn wordt aangelegd."

3. Blz. 40, eerste alinea, schrappen vanaf "Het Kabinet kiest voor het handhaven van de oostelijke aansluiting." tot en met "... een afzonderlijke procedure gevolgd worden." Toevoegen:
"De Tweede Kamer heeft de regering in een motie verzocht de Kortsluitroute in de PKB Betuweroute op te nemen als onderdeel van de Havenspoorlijn, omdat dit een aanzienlijke verbetering betekent van de logistieke functie van de Betuweroute in het vervoer van en naar de Maasvlakte, en omdat aanleg in een later stadium extra kosten met zich meebrengt in vergelijking met directe aanleg."

De Kortsluitroute betreft echter een nieuw stukje spoorlijn, welke geen basis kent in het aan de PKB Betuweroute ten grondslag liggende onderzoeksmateriaal. Daarom kunnen voor de Kortsluitroute op de PKB-kaart geen bandbreedtes worden aangegeven, en is de route alleen als indicatieve verbinding aangegeven. Voor de besluitvorming over de aanleg van de Kortsluitroute, zal dan ook, direct nadat het Parlement de PKB Betuweroute heeft goedgekeurd, de tracéwetprocedure worden gestart. Dit impliceert, dat de Kortsluitroute in het ontwerp-tracébesluit voor de Betuweroute niet voor zal komen. Het Kabinet verwacht echter dat, gezien de

beperkte omvang van het project Kortsluitroute, de aanleg van deze verbinding gelijktijdig kan plaatsvinden met het verleggen van de Havenspoorlijn. Daartoe is conform de motie in de totale investeringssom een extra bedrag van f 100 miljoen opgenomen. De mogelijkheid van aanleg van de Kortsluitroute dient door de betrokken lagere overheden in hun streek- en bestemmingsplannen te worden opengehouden."

De tekst van de PKB is op overeenkomstige wijze aangepast (zie tekst PKB 3A).

Op kaartblad 1A dat behoort bij PKB deel 3 wordt in de legenda bij de 'bolletjeslijn' de verklaring: "reservering tracé" vervangen door: "indicatief tracé Kortsluitroute".