

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Optimalisatie Railontsluiting Sloe

10 november 1998

970-52

ISBN 90-421-0436-8
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.


Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Optimalisatie Railontsluiting Sloe

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over
de Optimalisatie van de Railontsluiting Sloe,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag), door
de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,


de werkgroep m.e.r. Optimalisatie Railontsluiting Sloe,

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



ir. H.Ch.M. Heyning

Utrecht, 10 november 1998



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de Directeur-Generaal Goederenvervoer
Postbus 20904
2500 EX Den Haag

uw kenmerk
DGG/SR/98005664

uw brief
d.d. 25 augustus 1998

ons kenmerk
U637-98/Sf/ss/970-52

onderwerp
Advies voor richtlijnen MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe

doorkiesnummer
(030) 234 76 38

Utrecht,
10 november 1998

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het project Optimalisatie Railontsluiting Sloe. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies^{1]} van de Commissie aan.

Volgens de Commissie geeft de startnotitie Optimalisatie Railontsluiting Sloe, mede als resultaat van een verkenningstudie en reacties van betrokkenen, reeds een duidelijk beeld van de beoogde opzet en werkwijze bij de opstelling van de trajectnota/MER. De Commissie bouwt in dit advies dan ook voort op de inhoud van de startnotitie aangezien deze een goede basis biedt voor de vast te stellen richtlijnen. Ze volstaat daarom met het naar voren brengen van aanvullende aandachtspunten in dit advies^{2]}.

Onverminderd het bepaalde in artikel 7.10 van de Wm, waarin staat vermeld wat een MER ten minste bevat, verdienen volgens de Commissie voor de besluitvorming over het voorstellen in het MER de volgende onderwerpen in aanvulling op de startnotitie nadere aandacht:

Probleemstelling en doel

- Het nationale en provinciale milieubeleid zal toetsingscriteria voor geluid-, trillingshinder en externe veiligheidsrisico's geven, alsmede voor ruimtelijke aspecten. Daarnaast zijn er vervoerskundige en (spoor) technische randvoorwaarden. Tevens dient rekening te worden gehouden met bestaande kwetsbaarheden in het plangebied, zoals (afstand tot) al dan niet verspreide bebouwing (vigerend, ook nieuw geplande³⁹⁾) en een aanwezige hoofdaardgas-transportleiding¹⁶⁾, alsmede met het voorkomen van (ecologische en agrarische) versnippe-

1 Bijlage 1 van dit advies bevat de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 25 augustus 1998, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen. Bijlage 2 bevat de kennisgeving van de start van deze m.e.r. in de Staatscourant nr. 171 van 9 september 1998. Bijlage 3 bevat projectgegevens. In bijlage 4 wordt een overzicht gegeven van door het bevoegd gezag, via het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, toegezonden adviezen, commentaren en opmerkingen waarmee de Commissie rekening heeft gehouden bij de opstelling van dit advies. Naar specifieke reacties wordt met superscriptnummers verwezen.

2 Dit advies heeft derhalve in overleg met bevoegd gezag als experiment een andere opzet dan wat tot nu toe gebruikelijk is voor adviezen voor richtlijnen van de Commissie.

ring. Aldus kan een concreet toetsingskader worden afgeleid voor een probleemoplossend ontwerpproces voor deze goederenspoorlijn en voor de beoordeling van de mate waarin de doelstellingen van het project zullen worden bereikt per tracé-alternatief en met eventuele uitvoeringsvarianten bij mogelijke knelpunten.

- *Reikwijdte*

De startnotitie^{3]} is onduidelijk over het verband tussen de keuze voor een bepaald alternatief en de locatie van een eventuele emplacementsuitbreiding in de toekomst en de mate waarin de milieu-invloeden van zo'n nieuw emplacement meegenomen zouden moeten worden in het MER^{21,36,39}. Ook is de startnotitie onduidelijk over de mogelijke plaats van het voorliggende spoorproject binnen het grotere verband van (toekomstige) ontwikkelingen van de infrastructuur in deze regio (aansluiting op Westerscheldetunnel, N254, N57, A58)^{24,25,27,45}. Daarbij gaat het vooral om rekening houden met realisatiemogelijkheden van complexe, toekomstige knooppunten/kruispunten/aansluitpunten.

De Commissie acht het begrijpelijk dat de alternatievenkeuze van de Sloelijn procedureel losgekoppeld wordt van die van (eventuele) emplacementsuitbreiding⁸ en van mogelijke toekomstige uitbreiding van het industrieterrein. Echter ledig materiaalritten, verbonden aan onvoldoende emplacementscapaciteit, zijn uit milieuoogpunt (extra geluid- en trillingshinder en energieverbruik) beter te vermijden en op basis van milieuoverwegingen (geluidhinder, trillingshinder en risico's)²¹ is anderszins een functionele koppeling aan te raden. Ook de toekomstwaarde van de betreffende investering in een nieuwe railverbinding voor goederenvervoer is van belang^{8,9}.

De Commissie beveelt aan de wenselijkheid van emplacementsuitbreiding in de tijd nader te onderzoeken. Tevens is mogelijk onderscheid gewenst tussen een ligging binnen en buiten het huidige bedrijventerrein Sloe en is er relatie met de mogelijke richting van een eventuele toekomstige uitbreiding van het havengebied, bijvoorbeeld richting Quarlespolder dan wel het geplande bedrijventerrein Sloepoort¹³. Indien uit een globale verkenning blijkt dat binnen het huidige havengebied/bedrijventerrein voldoende ruimte voor emplacementsuitbreiding³ voorhanden is, dan zal dat niet veel invloed op de tracékeuze hebben en kan hiermee worden volstaan. Mocht die zekerheid niet kunnen worden verschaft, dan zal een verdere koppeling nodig zijn tussen de keuze van een bepaald alternatief en de locatie van een emplacementsuitbreiding buiten het huidige havengebied. Blijven er grote onzekerheden bestaan dan is het raadzaam enkele mogelijke scenario's uit te werken.

Daarbij merkt de Commissie wel op dat gelet op externe veiligheidsaspecten van met name LPG-treinen (plaats omschakeling van elektrische naar dieseltractie) tracé-alternatief 2 alleen gelijkwaardig aan tracé-alternatief 1 zal zijn in het geval van elektrificatie tot aan het emplacement Europaweg^{23,29,39} en derhalve het niet (meer) wisselen in Roosendaal een vaststaand uitgangspunt blijft.

- De Commissie acht ten aanzien van de prognoses ook een doorkijk naar 2020³⁶ van belang om de toekomstwaarde van een nieuwe goederenrailverbinding beter in te kunnen schatten.
- In § 4.4 van de startnotitie komt op blz. 22 de exploitatiefase aan de orde. In verband met de gewenste verandering in de 'modal split' is de capaciteit en de kwaliteit van de treindienst in concurrentie met vervoer per vrachtauto van belang. Niet alleen de kwaliteit van de (goederen) treindienst is bepalend voor de baten, ook de kostentoedeling aan de toekomstige exploitant(en) zal bepalend zijn voor de concurrentiepositie van het vervoer per spoor.

3 In de startnotitie wordt in § 2.3 punt 4 gesteld: "Er is verband tussen de keuze voor een bepaald alternatief en de locatie van een emplacementsuitbreiding" (blz. 9) en in dezelfde § op blz. 10 als onderdeel van de doelstelling onder punt 4 "Het leveren van informatie voor locatiekeuze ten behoeve van uitbreiding van emplacementscapaciteit". Toch wordt in § 4.2 blz. 18 in verband met de projectbegrenzing gesteld, dat een eventueel onderzoek naar milieu-invloeden vanuit emplacements (dus ook van eventuele emplacementsuitbreiding op termijn) niet binnen het project vallen.

Het is derhalve aan te bevelen om per alternatief ook een indicatie te geven van het kosten- en opbrengstenniveau op jaarbasis. Met deze informatie kan tevens worden bepaald of hogere aanlegkosten van enig alternatief (bijvoorbeeld alternatief 2) door hogere terugverdieneffecten vanwege lagere onderhoud- en exploitatiekosten, worden gecompenseerd.

Alternatieven/varianten

- Behoudens de alternatieven uit de startnotitie: 'nulalternatief' of referentiesituatie, nulplusalternatief, tracé-alternatieven 1 en 2 en het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) ziet de Commissie in het specifieke geval, behoudens ten aanzien van de volgende drie aandachtspunten, geen aanleiding om andere tracé-alternatieven nader te onderzoeken omdat die de doelstellingen beter zouden kunnen helpen bereiken. Wel dient duidelijkheid te worden verschaft wat zal gebeuren met het bestaande baanvak indien dat niet meer gebruikt gaat worden^{21,36}.
- In de inspraak²⁶ wordt voorgesteld een beperkte verschuiving van het aansluitpunt van tracé-alternatief 1 op de hoofdlijn om reden van minder hinder en onveiligheid in Eindewege te overwegen. De Commissie beveelt aan deze mogelijkheid na te gaan, de realiteitswaarde nader te motiveren en eventueel nadere uitwerking te overwegen.
- In de inspraak¹ wordt een variant van tracé-alternatief 1 aan de orde gesteld die Eindewege zoveel mogelijk vermijdt en gebruik tracht te maken van het bestaande viaduct ter plaatse van de kruising met de A58 om kosten te beperken. De Commissie kan door gebrek aan specifieke informatie de technische (on)mogelijkheden van dit voorstel, mede in verband met de oriëntatie van het bestaande viaduct, vereiste boogstralen en civieltechnische voorwaarden, alsmede de doorsnijding en versnippering van de kleinschalige landschapsstructuur ten zuiden van 's Heer Arendskerke niet goed beoordelen. Zij beveelt aan deze mogelijkheid na te gaan, de realiteitswaarde nader te motiveren en eventueel nadere uitwerking te overwegen.
- In de inspraak⁴⁰ wordt teruggekomen op suggestie 2 uit bijlage V van de startnotitie (over de Zeedijk van de Jacobpolder). Deze variant langs de bestaande restant van de voormalige Sloekreek zal mogelijk meer tot verlies van resterende ecologische waarden leiden dan alternatief 1. De Commissie beveelt echter aan deze mogelijkheid na te gaan, de realiteitswaarde nader te motiveren en eventueel nadere uitwerking te overwegen.
- Bij het kiezen tussen alternatieven zullen de verhouding tussen kosten en (milieu) baten een belangrijke rol spelen. Als sprekend voorbeeld ziet de Commissie daarbij alternatief 2. Duidelijk is dat de vrije kruising met de A58 nabij de aansluiting^{14,17,31,37,38} aan het hoofdspoor het kostenniveau van dit alternatief zullen bepalen. Voor een evenwichtige beoordeling van de alternatieven dienen enkele uitvoeringswijzen van dit (knel)punt nader op hun merites te worden beoordeeld. Als technische varianten ziet de Commissie in eerste aanleg bijvoorbeeld: een spoorviaduct over de huidige A58, een spoorviaduct over een verlaagde (in een betonnen bak of in een plaatselijk poldertje aan te leggen) A58 en een spoorweg op maaiveld met een verhoogde respectievelijk verlegde A58.
- In het verdere verloop van alternatief 2 zijn ook vanwege natuur- en landschapsaspecten^{14,21} varianten nader uit te werken.
- Voor de ontwikkeling van het MMA is het niet voldoende dat aan vigerende geluids- en externe veiligheidsnormen en 'trillingsnormen' wordt voldaan. Ook verdergaande, vooral nieuwe, brongerichte technologie moet worden beschouwd, zoals geluidarm materieel en bovenbouw⁴; dit om de feitelijke mate van (ernstige) hinder waar mogelijk verder te reduceren. Toepassing van geluidswallen en schermen en woningisolatie zou zo veel mogelijk moeten worden voorkomen.

4 Zie "Stillere treinen, een bron van besparingen", KPMG, maart 1998.

Gevolgen voor het milieu

- *aandachtsgebied/studiegebied*^{2,9,12,17,18,24,35,36,41}

Naast een plangebied, het gebied waarbinnen mogelijke tracé-alternatieven worden ontwikkeld, in de startnotitie studiegebied genoemd, dient ook een aandachtsgebied te worden onderscheiden. De omvang van dit aandachtsgebied is per milieuaspect (geluid, trillingen, veiligheid e.d.) verschillend. Zo'n aandachtsgebied is ook wenselijk om de milieueffecten ten gevolge van de toename (in de prognoses) van het goederenvervoer over het bestaande hoofdspoor Vlissingen – Roosendaal in dit MER nader uit te werken.

De Commissie vindt dat behoudens de uitwerking van deze afgeleide milieueffecten veroorzaakt door toename van het vervoer op de hoofdlijn er om reden van doorzichtigheid voor betrokkenen ook aanleiding is om wat betreft inhoudelijke informatievoorziening de m.e.r. voor het voorliggende project gelijk op te laten lopen met de eveneens gestarte m.e.r. Capaciteitsuitbreiding Spoorverbinding Roosendaal – Antwerpen^{2,9,12,24}. Onderdelen als de specifieke invloed van ontwikkelingen op het emplacement Roosendaal en omgeving en de milieugevolgen van Sloeboomvarianten dienen nader onderwerp te zijn van deze andere m.e.r. In elk geval zal de relevante samenhang tussen beide projecten ook in het voorliggende, komende MER beknopt aan de orde moeten komen.

Geluidhinder en trillingen

Naar aanleiding van § 4.3. van de startnotitie wordt de volgende aanpak conform het Besluit Geluidhinder Spoorwegen (BGS) aanbevolen:

- inventarisatie van de bestaande geluidssituatie ter plaatse van de bestaande Sloelijn door middel van:
 - bepaling van het referentieniveau;
 - berekening van de contouren van 57, 60 en 65 dB(A);
 - bepaling van de aantallen woningen binnen elk van deze contouren;
 - bepaling van de referentiewaarde voor de woningen;
 - inventarisatie van overige geluidgevoelige bestemmingen, zoals ziekenhuizen, rusthuizen, scholen, stilte- en natuurgebieden en campings⁶;
- inventarisatie van de te verwachten situatie bij elk van de alternatieven:
 - bepaling van het referentieniveau;
 - berekening van de contouren van 57, 60 en 65 dB(A);
 - bepaling van de aantallen woningen binnen elk van deze contouren;
 - inventarisatie van overige geluidgevoelige bestemmingen;
 - inzicht in de wijze waarop aan de geldende normen voor spoorweggeluid (volgens BGS) kan worden voldaan;
 - bepaling van de gecumuleerde geluidsbelasting (MKM-contouren weg + rail) vanaf 50 MKM;
- een kwantitatieve vergelijking van de diverse alternatieven op basis van:
 - oppervlak binnen de 57 en 65 dB(A) contour, alsmede 50 MKM contour;
 - aantallen woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen binnen de 57 en 65 dB(A)-contour;
 - aantallen woningen en andere trillingsgevoelige bestemmingen waarbij de richtwaarden van de Stichting Bouwresearch (SBR) overschreden worden; verschaft inzicht in de toegepaste methoden en in de nauwkeurigheid van de resultaten bij trillingen²⁷;
- inzicht in de wijziging van de geluidssituatie in het aandachtsgebied ten gevolge van de te verwachten toename van de intensiteit van het railgoederenvervoer over de hoofdlijn Vlissingen- Roosendaal;
- een overzicht van de mogelijkheden en effecten van inzet van stiller materieel en toepassing stille baanconstructies.

Veiligheid

Naar aanleiding van § 4.3. van de startnotitie wordt de volgende aanpak aanbevolen:

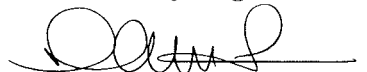
- De veiligheidsrisico's, het individuele en groepsrisico, van bestaande en geplande infrastructuur (emplacements en vrije baan) wordt in kaart gebracht; bij emplacements dient het beoogde rangeerproces ter plaatse te worden geëxpliciteerd in al zijn onderdelen en de (aanwezige) beveiligingen daarbij; bij de risico's van de vrije baan verdienen de risicoverhogende factoren zoals wissels, overwegen, steile hellingen, krappe bochten en het (eventueel) ontbreken van ATB³⁴ bijzondere aandacht. Ook de aantakking op de bestaande spoorlijn (Vlissingen – Roosendaal) verdient bijzondere aandacht;
- een aandachtspunt is de camping^{5,6,20,41} als extra kwetsbaar object;
- betrek ook de (on)veiligheid van de diverse gelijkvloerse en deels onbeveiligde overwegen^{23,42,43,45}.
- de berekeningsmethodiek dient helder en inzichtelijk te zijn;
- de risico's van het spoorvervoer dienen te worden vergeleken met de huidige, reeds aanwezige risico's van industriële inrichtingen en wegen;
- veel aandacht dient te worden besteed aan een heldere risicopresentatie, met gebruikmaking van de juiste ondergrond en met voldoende toelichting op (bestaande) risiconiveaus;
- bij de bepaling van de risico's dient ook rekening te worden gehouden met eventuele beïnvloeding van buitenaf door andere (bestaande) activiteiten met externe veiligheidsrisico's die kunnen doorwerken op de risico's van de activiteiten op het spoor.
- Bij de onderlinge vergelijking van de alternatieven dient aandacht te worden besteed aan de bereikbaarheid van mogelijke ongevalslocaties^{17,40}.
- Een ander veiligheidsaspect waarmee rekening moet worden gehouden, is de kruising van de primaire waterkering bij alternatief 2³⁶.

Natuur en landschap

- Behoudens het voorkomen van versnippering en nieuwe doorsnijdingen van het landschap, door zoveel mogelijk te bundelen met bestaande infrastructuur, en een zorgvuldige inpassing in het landschap verdient ook beïnvloeding van het oorlogsmonument^{13,14,17} dan wel eventuele verplaatsingsmogelijkheden daarvan de aandacht.
- Maatregelen ter beperking van de schade aan ecologische relaties, vooral migratiezones van West naar Oost in relatie tot alternatief 2, dienen te worden uitgewerkt.
- Het gebied rond alternatief 1 kent in de ondergrond een aantal restanten van (niet zichtbare) krekken. Dergelijke gebieden vertonen een middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Tevens verdienen in dit deel van het studiegebied enkele cultuurhistorische elementen^{20,22}, met name ook dijken van oude inpolderingen, de aandacht⁴⁴, alsmede de reeds in de startnotitie genoemde muraltmuren¹⁷.

De Commissie hoopt met haar bovenstaande advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen. Die richtlijnen zouden kunnen bestaan uit het vaststellen door bevoegd gezag van aandachtspunten in aanvulling op de voorgestelde opzet en werkwijze volgens de startnotitie. Hiermee kan mogelijk tevens worden bereikt dat de richtlijnen voor het verder ontwerp- en besluitvormingsproces optimaal worden toegesneden op de betekenis van de gevolgen voor het milieu van de diverse beschouwde alternatieven. Zij zal graag vernemen hoe u gebruikt hebt gemaakt van haar advies.

ir. H.Ch.M. Heyning,



voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Optimalisatie Railontsluiting Sloe




BIJLAGEN

bij het Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Optimalisatie Railontsluiting Sloe

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 25 augustus 1998 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

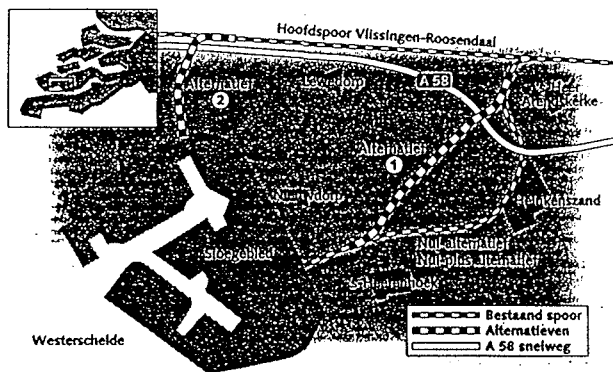
Ministerie van Verkeer en Waterstaat		Directoraat-Generaal Goederenvervoer Directie Vervoersectoren
Aan de Voorzitter van de Commissie voor Milieu-effectrapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht		Commissie voor de milieu-effectrapportage
	Ingestuurd op: 28 AUG. 1998	
	Postnummer: 1235-98	
	Postcode: 970-1+2 (1A)+1a	
	Postadres: Sd/Rw/Bib	
Contactpersoon mw. drs. H.A. Kroesen	Doorkiesnummer +31.70.351.1684	
Datum 25 augustus 1998	Bijlage(n) 1	
Ons kenmerk DGG/SR/98005664	Uw kenmerk -	
Onderwerp Adviesaanvraag richtlijnen Tracéwet-/m.e.r.-procedure 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe'		
Geachte Voorzitter,		
Ten behoeve van de voorbereiding van een Tracébesluit over de Optimalisatie Railontsluiting Sloe zal de procedure voor de milieu-effectrapportage worden gevolgd. De openbare kennisgeving van het voornemen zal plaatsvinden in de Staatscourant van 9 september aanstaande. In deze procedure zal de Directeur-Generaal Goederenvervoer namens mij en mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer optreden als vertegenwoordiger van het bevoegd gezag.		
Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer stel ik u hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport.		
De Startnotitie, waarin het voornemen voor de optimalisatie van de railontsluiting Sloe staat beschreven, zal op 9 september aanstaande ter inzage worden gelegd gedurende 4 weken en is reeds als bijlage bij deze brief gevoegd. Gelet op de datum van de openbare kennisgeving verzoek ik u om uw advies uiterlijk 9 weken na de bekendmaking toe te zenden aan de voornoemde Directeur-Generaal.		
Benodigde extra aantallen Startnotities kunt u opvragen bij: Informatiepunt 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe' Postbus 15 4515 ZG IJzendijke tel. 0117-301998		
Hoogachtend,		
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze, DE DIRECTEUR-GENERAAL GOEDERENVERVOER, namens deze, DE DIRECTEUR VERVOERSECTOREN		
		
K.H. van Hout		
Postbus 20904, 2500 EX DEN HAAG Willem Witsenplein 6, 2596 BK Den Haag	Telefoon (070) 351 6171 Telefax +31.70.351.1696 E-mail heleen.kroesen@dgg.minvenw.nl	
Bereikbaar met buslijnen 18 en 29 (spits) vanaf CS en H4, 90 en 91 vanaf CS, 23 vanaf station Ln v N O IJddé en Voorburg en met 65 en 88		

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de ter inzagelegging van de startnotitie in Staatscourant nr. 171 d.d. 9 september 1998



Inspraak Startnotitie Optimalisatie Railontsluiting Sloe



De Informatiemarkt is geopend van 19.00 uur tot 22.00 uur
U bent welkom op het tijdstip dat u het beste uitkomt

Hoe kunt u inspreken?

De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer nodigen u uit schriftelijk op de Startnotitie te reageren. Het gaat daarbij om de vraag wat volgens u moet worden onderzocht om zicht te krijgen op de beste oplossing van het bestaande probleem. Uw inspraakreactie dient u uiterlijk 9 oktober 1998 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Optimalisatie Railontsluiting Sloe
Kneuterdijk 6
2514 EN Den Haag

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke
behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van VROM en de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Deze commissie adviseert beide ministers over de Richtlijnen voor de Inhoud van het Milieu-Effectrapport (MER). Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties, stellen de ministers vervolgens de Richtlijnen vast. De Richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de Trajectnota/MER, die naar verwachting in het najaar van 2000 gereed zal zijn. Op deze Trajectnota/MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat ontvangen inspraakreacties inzien op de locaties waar momenteel de Startnotitie ter inzage ligt.

Nadere informatie

Ten behoeve van de voorlichting is van de Startnotitie Optimalisatie Railontsluiting Sloe een samenvatting gemaakt die gratis verkrijgbaar is op de Informatiebijeenkomst.

Voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud van de Startnotitie en voor het aanvragen van de samenvatting of een exemplaar van de Startnotitie kunt u contact opnemen met het informatiepunt Optimalisatie Railontsluiting Sloe, telefoon (0117) 30 19 98.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 78.

Gedurende de periode 9 september tot en met 9 oktober 1998 ligt de Startnotitie Optimalisatie Railontsluiting Sloe ter inzage. De Startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tractiewet. Op grond daarvan wordt u in de gelegenheid gesteld uw zienswijze over de opzet, aanpak en inhoud van de Startnotitie kenbaar te maken.

Optimalisatie Railontsluiting Sloe

De Sloelijn is de goederenspoorlijn die het Sloegebied in Vlissingen (havengebied Vlissingen-Oost) verbindt met de hoofdspoorlijn Vlissingen - Roosendaal. Door de groei van de economische bedrijvigheid in het Sloegebied zullen in de nabije toekomst steeds meer goederentreinen van de Sloelijn gebruik maken. De huidige Sloelijn heeft voldoende capaciteit om de groei van het goederenverkeer op te vangen. De spoorverbinding kan echter niet voldoen aan de gestelde milieu-eisen (geluid en trillingen) en veiligheids-eisen (overwegen). Namens het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft Rijkswaterstaat, directie Zeeland, in samenwerking met NS Railinfrastructuur, het initiatief genomen om de situatie rond deze aspecten te verbeteren.

De Startnotitie

Met het uitbrengen van de Startnotitie Optimalisatie Railontsluiting Sloe maakt de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), het voornemen bekend een studie te starten naar de optimalisatie van de Sloelijn.

De Startnotitie zet de achtergronden en uitgangspunten van het project op een rij en beschrijft de onderzoeksvragen. De Startnotitie geeft bovendien aan welke alternatieven in oegenschou worden genomen en op welke (milieu-)effecten deze alternatieven worden onderzocht.

Waar kunt u de Startnotitie inzien?

De Startnotitie Optimalisatie Railontsluiting Sloe kunt u van 9 september tot en met 9 oktober 1998 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuis van Borssele (in Heikenszand),
- Goes, Kapelle, Middelburg, Reimerswaal (in Kruiningen) en Vlissingen;
- de hoofdstedelingen van de in bovengenoemde gemeenten gevestigde openbare bibliotheken;
- het kantoor van het waterschap De Zeeuwse Eilanden in Goes;
- het kantoor van Zeeland Seaports in Oost-Souburg;
- het provinciehuis van Zeeland in Middelburg;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat, directie Zeeland, in Middelburg;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de bibliotheek van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beiden gevestigd in Den Haag.

De Startnotitie Optimalisatie Railontsluiting Sloe blijft na 9 oktober 1998 voor inzage beschikbaar in het kantoor van Rijkswaterstaat, directie Zeeland. Aldaar kunt u tevens kennis nemen van de aan de Startnotitie ten grondslag liggende werkdocumenten.

Informatiemarkt

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Startnotitie wordt een informatiemarkt georganiseerd. Met behulp van kaartmateriaal en informatiepanelen wordt de inhoud van de Startnotitie toegankelijk. Medewerkers van Rijkswaterstaat en NS Railinfrastructuur zijn aanwezig om uw vragen te beantwoorden. De informatiemarkt vindt plaats op:

22 september 1998 Heikenszand
in ontmoetingscentrum 'De Stenge'
Stengeplein 1

 **Inspraakpunt**
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zeeland (in nauwe samenwerking met NS Railinfrabeheer)

Bevoegd gezag: De Ministers van Verkeer & Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Besluit: Tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r. 1994: C 2.1

Activiteit: Het betreft de optimalisatie van de bestaande goederenspoorlijn die het Sloegebied (havengebied Vlissingen-Oost) verbindt met de hoofdspoorlijn Vlissingen-Roosendaal. De huidige lijn kan (zeker in de toekomst) niet voldoen aan te stellen milieu-eisen ten aanzien van geluid, trillingen en veiligheid.

Procedurale gegevens:

kennisgeving startnotitie: 9 september 1998

richtlijnenadvies uitgebracht op: 10 november 1998

Bijzonderheden:

De startnotitie geeft reeds een duidelijk beeld van de beoogde opzet en werkwijze bij de opstelling van de trajectnota MER. De Commissie heeft daarom volstaan met het naar voren brengen in haar advies voor richtlijnen van aanvullende aandachtspunten, mede naar aanleiding van de inspraakresultaten. Er is samenhang tussen dit project en de m.e.r. Capaciteitsuitbreiding Spoorverbinding Roosendaal- Antwerpen (project nr. 976).

Samenstelling van de werkgroep:

drs. J.W. Beijersbergen

dr. G.J. van Blokland

ir. H.Ch.M. Heyning (voorzitter)

ir. G.W. Hoftijzer

ir. J. Krabbendam

Secretaris van de werkgroep: ir. R.I. Seijffers.

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	19980915	J. Braat	s'-Heer Arendskerke	19981005
2.	19980917	Gemeente Kapelle	Kapelle	19981005
3.	19980916	N.G.D. Peters	Vlissingen	19981005
4.	19980924	J. van Oosten; J. Nagelhekke	Krabbendijke	19981005
5.	19980927	Fam. de Winter	s'-Heerenhoek	19981005
6.	19980928	L.H. Vermue	Heinkenszand	19981005
7.	19980929	Fam. de Winter	Arnemuiden	19981005
8.	19980928	Zeeland Seaports	Vlissingen	19981005
9.	19980928	Kamer van Koophandel Zeeland	Middelburg	19981012
10.	19980929	J. Knuijt	Krabbendijke	19981012
11.	19980930	P. de Winter	s'-Heerenhoek	19981012
12.	19981001	Gemeente Reimerswaal	Kruiningen	19981012
13.	19981001	Stichting Leefbaar Zeeland	Ellewoutsdijk	19981012
14.	19981001	Werkgroep GroenLinks Borsele	Lewedorp	19981012
15.	19981001	J. van Langevelde	Krabbendijke	19981012
16.	19981005	N.V. Nederlandse Gasunie	Groningen	19981020
17.	19980928	Bewoners van Lewedorp, 45 handteke- ningen	s'-Heer Arendskerke	19981020
18.	19980929	Mevrouw E.J. van Ederen-Mol	Krabbendijke	19981020
19.	19981002	M. Zuidweg	Heinkenszand	19981020
20.	19981005 19981007	M.J. Dekker en fam. F. Dekker	's-Heerenhoek	19981020
21.	19981005	Zeeuwse Milieu Federatie	Goes	19981020
22.	19981005	J.M. Dekker	Heinkenszand	19981020
23.	19981006	NS Cargo	Utrecht	19981020
24.	19981006	Gedeputeerde Staten van Zeeland	Middelburg	19981020

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
25.	19981006	Stichting Behoud de Zak van Zuid-Beveland	Kwadendamme	19981020
26.	19981006	Stichting Overlegorgaan s'-Heer Arendskerke	s'-Heer Arendskerke	19981020
27.	19981006	Mevrouw G.J. Goedheer en de heer D.J. de Jong	Heinkenszand	19981020
28.	19981006	S. Buise	s'-Heer Arendskerke	19981020
29.	19981007	Gemeente Roosendaal	Roosendaal	19981020
30.	19981006	J.J. van de Griek van Ranst	Krabbendijke	19981020
31.	19981006	M.C. Steijn	Lewedorp	19981020
32.	199810 --	D.H.B. Quist	s'-Heer Arendskerke	19981020
33.	199810 --	M.J. Hijnen en C. van Jeveren	Heinkenszand	19981020
34.	19981006	ing. F.E. Heuckelbach	Heinkenszand	19981020
35.	19981006	K. Sent en P. van Houte	Krabbendijke	19981020
36.	19980925	Waterschap Zeeuwse Eilanden	Goes	19981020
37.	19980917	Gemeente Middelburg	Middelburg	19981020
38.	19981007	B. Idema	Arnemuiden	19981020
39.	19981008	Gemeente Borsele	Heinkenszand	19981020
40.	19981008	Fam. J.M. de Jager	Lewedorp	19981026
41.	19981008	Stichting Dorpsraad Heinkenszand	Heinkenszand	19981026
42.	19981008	H.M. Kloet	Krabbendijke	19981026
43.	19981007	L.M. Sent	Krabbendijke	19981026
44.	19981007	Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	19981026
45.	19981007	A. Harmsen	's-Heer Arendskerke	19981026