

Bijlage



**Richtlijnen voor de Trajectnota/MER
voor de Verbinding Roosendaal-Antwerpen**

BIJLAGE

INHOUDSOPGAVE

1. Lijst van inspraakreacties en adviezen
2. Hoofdpijnen uit de inspraak
3. Inspraakrapport Startnotitie Capaciteitsuitbreiding spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen

1. LIJST VAN INSPRAAKREACTIES EN ADVIEZEN

**ALFABETISCH OVERZICHT VAN INSPREKERS EN ADVIEZEN
STARTNOTITIE UITBREIDING SPOORCAPACITEIT
ROOSENDAAL - ANTWERPEN**

260	Actie Bewoners Heerle (6 eensluitende reacties), Heerle
48	Actie Bewoners Hof van Voorne/Bredasestraat (21 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
51	Actie Bewoners Oudenbosch (48 eensluitende reacties), Oudenbosch
85	Actie Bewoners Parallelweg (8 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
5	Actie Bewoners Parallelweg 1 t/m 203 (72 eensluitende reacties + handtekeningenlijst: 154 handtekeningen), Bergen op Zoom
256	Actie Bewoners Velletri (130 eensluitende reacties), Oudenbosch
49	Actie Milieuvereniging Benegora (252 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
50	Actie Socialistische Partij (78 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
20	Actiecomité De Bergsebaan, Bergen op Zoom
255	Actiecomité Het Kan Niet, Het Mag Niet, We Willen Het Niet (handtekeningenlijst: 1.669 + 1.174 handtekeningen), Oudenbosch
58	Actiegroep Buurtschap Kapelberg, Oud-Gastel
26	mw A. van Aert, Bergen op Zoom
218	Agalev gemeenteraadsfractie Kalmthout, Kalmthout (België)
16	L'Air Liquide NV, Dienst Pijpleidingen Antwerpen, Antwerpen (België)
76	J.C.J.M. van Aken en mw M.A.W. van Aken-van Oosterhout (2 eensluitende reacties), Oudenbosch
208	M. Alfons, Berendrecht-Antwerpen (België)
235	Anonieme reactie, Bergen op Zoom
385	Anonieme reactie, Bergen op Zoom
280	M.H.M. Antonissen, Bergen op Zoom
19	A.N.T. Arts, Bergen op Zoom
90	A.J.Th.M. Asselbergs, Bergen op Zoom
22	E. Asselbergs, Bergen op Zoom
117	mw C. Asselbergs, Bergen op Zoom
104	mw E.M.E. Asselbergs-Hamer, Bergen op Zoom
314	H. Baars, Bergen op Zoom
303	A. Backx, Bergen op Zoom
306	W. Bakker, Bergen op Zoom
313	mw R. Bakker-van Wesenbeeck, Bergen op Zoom
337	W. van Beek, Bergen op Zoom
287	A.P.G. Bennebroek, Bergen op Zoom
265	Fam. J. van den Berg, Bergen op Zoom
33	mw E.J. van den Berg-Grottendieck, Putte
261	mw P.W. Bergen-Koen, Heerle
397	L.G. van de Berkmortel, Oudenbosch
244	L. van Bers en mw A.J. van Bers-Simonis, Bergen op Zoom
302	W.G. van Bers, Bergen op Zoom
170	W.H.A. Bettink, Oudenbosch
1	Bewoners Comité Bredasestraat e.o. i.o., Bergen op Zoom
45	Bewoners Comité Groen Zuid, Bergen op Zoom
40	Bewoners Hof van Sulzbach (handtekeningenlijst: 70 handtekeningen), Bergen op Zoom
242	Bewoners Spoorwegovergang Langeweg (handtekeningenlijst: 363 handtekeningen), Zevenbergen
63	Bewoners Spijperstraat 1-7 Oneven, Oudenbosch
139	Bewoners Tolberg (handtekeningenlijst: 55 handtekeningen), Roosendaal
192	Bewonerscomité Benedenbaantje, Bergen op Zoom
185	Bewonersplatform Nispen, Nispen
352	C.G.A. Binkhuysen, Bergen op Zoom
273	G. Bogers en W.J. Bogers (2 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
245	Fam. H.J. de Bondt, Oudenbosch
268	J. van den Boom, Bergen op Zoom
279	H.P.M. Boschman, Bergen op Zoom
32	J.A. Bout, Roosendaal

- 240 A.T., I.W. en S.P.M. Bouwens en mw J. Bouwens-Noordegraaf (4 eensluitende reacties),
Bergen op Zoom
- 34 Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten NV, Breda
- 148 Brabantse Milieufederatie, mede namens Benegora, Namiro, Stichting Keerpunt, Milieugroep
De Groene Zoom en Brabants Landschap, Tilburg
- 43 Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging, Tilburg
- 18 B.T.F.O. Breitbarth, Roosendaal
- 298 F.J. Brok, Bergen op Zoom
- 355 A.F.L. Brouwers, Bergen op Zoom
- 275 C.G.J. Brugman, Bergen op Zoom
- 191 J.H.H. Brugmans en mw I.A.P.M. Brugmans-van Geel, Bergen op Zoom
- 254 J.A. Bruininckx en G.J. Storm (2 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
- 399 J. de Bruijn en mw J. de Bruijn-de Jong, Oudenbosch
- 368 mw A.C. Bruijs-Machielse, Bergen op Zoom
- 386 mw M.P. Buisman-Meeuse, Bergen op Zoom
- 28 R. van Buuren, Huijbergen
- 238 Buurtvereniging De Paltzbuurtjes (handtekeningenlijst: 39 handtekeningen),
Bergen op Zoom
- 393 G.P. Buijs, Oudenbosch
- 365 J. Buijs, Bergen op Zoom
- 151 mw I. Buijs en B. Deckers, Oudenbosch
- 288 A.J.A. Buijsen, Bergen op Zoom
- 59 J.A. Buijsen, Heerle
- 295 mw M. Bijsterveld-Gijsel, Bergen op Zoom
- 75 J.S.M.Q. Cameron, Bergen op Zoom
- 315 H. Capello, Bergen op Zoom
- 54 F.P.M. Carlier, Bergen op Zoom
- 71 B. Castelein, Bergen op Zoom
- 381 C. Cleeren, Bergen op Zoom
- 212 mw C.P.M. Cleeren-Luijks, Halsteren
- 207 Colpaart Grondwerk BV, Woensdrecht
- 39 A. en mw J. de Crom, Ossendrecht
- 183 Fam. J.H. de Crom, Bergen op Zoom
- 44 mw H. Curfs, G.W.M. Hornman en mw L. Witting (3 eensluitende reacties),
Bergen op Zoom
- 12 D66, Afdeling Halderberge, Oudenbosch
- 190 D66, Gemeenteraadsfractie Halderberge, Oudenbosch
- 135 M.M. Dalebout, Woensdrecht
- 408 mw H.A.M. Dam-Westerhoff, Bergen op Zoom
- 167 DAS Rechtsbijstand (namens Fam. F.A.M. Horsten, Nispen), Amsterdam
- 294 J.C. Deelen, Bergen op Zoom
- 125 DGW&T, Directie Brabant, Breda
- 137 mr W.G. Dictus, Oudenbosch
- 366 J. Dinkelberg, Bergen op Zoom
- 226 H.W.M. Ditmer, Bergen op Zoom
- 330 C.J. van Dixhoorn, Bergen op Zoom
- 77 J.M.A.M. Doggen, Heerle
- 210 Fam. A. Domburg, Bergen op Zoom
- 113 A.F.G. van Dongen, Etten-Leur
- 68 J.G. Dons, Bergen op Zoom
- 319 D. van Doorn, Bergen op Zoom
- 168 ing. G.J. Drent, Oudenbosch
- 405 mw G. Dubbeldam-de Man, Oudenbosch
- 99 A. van Dijk, Bergen op Zoom
- 396 C.J. Dijkmans, Oudenbosch
- 120 mw J.C.H. van Egeraat-van de Watering, Bergen op Zoom
- 3 C.P. van Egmond, Bergen op Zoom
- 289 R. van Egmond, Bergen op Zoom
- 351 R. Erkel, Bergen op Zoom
- 331 J.C.B. Eykman, Bergen op Zoom
- 134 mr Th.H.M. Fikkers, Bergen op Zoom
- 174 mw P.J. Fikkers-Saaman, Bergen op Zoom

187 E.H.G. Fiktorie, G. Fiktorie en mw R. Fiktorie-Vleghels, Bergen op Zoom
229 H.N. Florie en C.A.A.H. Franken, Bergen op Zoom
188 FNV, Afdeling Bergen op Zoom en Zuidwesthoek, Bergen op Zoom
239 L., J., M.J.A. en A. Francois, J.G.A. van der Made en F. Smit, Oudenbosch
47 A. Franken, Bergen op Zoom
286 C.J. Franken, Bergen op Zoom
341 H. Franken, Bergen op Zoom
278 J.C.M. Franken en mw M.J.F. Franken-van Kinderen (2 eensluitende reacties),
Bergen op Zoom
300 mw M. Franken, Bergen op Zoom
332 mw P.P. Franken-Groffen, Bergen op Zoom
374 mw S.J. Free-Ots, Bergen op Zoom
109 mw S. Frinking, Woensdrecht
80 L.N. van Geel, Bergen op Zoom
91 J.C.E. Geerdink, Bergen op Zoom
274 Fam. A. Geers, Bergen op Zoom
222 Gemeente Bergen op Zoom, Bergen op Zoom
101 Gemeente Essen, Essen (België)
206 Gemeente Etten-Leur, Etten-Leur
165 Gemeente Halderberge, Oudenbosch
145 Gemeente Middelburg, Middelburg
42 Gemeente Reimerswaal, Kruiningen
100 Gemeente Roosendaal, Roosendaal
155 Gemeente Woensdrecht, Hoogerheide
394 H. Geutjes, Bergen op Zoom
121 A. van Ginneken, Bergen op Zoom
223 GJM Bouwadvies BV, Bergen op Zoom
41 ing. M.L.J.M. Goense, Woensdrecht
164 C.A.E. Gommers, Roosendaal
124 P.C.M. Goorden, Roosendaal
10 F.J.M. Goossens en mw W.P.J. Goossens-Verdult, Bergen op Zoom
398 mw L.M.A.H. Govaerts-Elshout, Oudenbosch
112 H.J. Groenewegen, Roosendaal
127 J. Groll, Bergen op Zoom
60 C. en T. van Gurp, Bergen op Zoom
290 U.L. Györfy, Bergen op Zoom
301 mw C.E. Györfy-Landa, Bergen op Zoom
308 A.T. Hagenaars, Bergen op Zoom
362 Fam. Hagendijk, Bergen op Zoom
228 mw M.H. Halenbeek, Bergen op Zoom
325 A.M.T. van der Ham, Bergen op Zoom
72 mw M. Hartman, Bergen op Zoom
13 Havenschap Moerdijk, Moerdijk
370 mw A.A.B. Hazen-Koolen, Bergen op Zoom
23 ir F. Henken, Roosendaal
154 R.J.C.M. Herbers en mw S.J. Herbers-van Oosten, Woensdrecht
56 W.G. Hermans, Roosendaal
253 J. Hertogs en mw A. Hertogs-Brouwer, Bergen op Zoom
179 J.P.T.M. van der Heijden en mw C.J. van der Heijden-van Loon, Bergen op Zoom
116 L. den Heijer, Woensdrecht
379 C.C. Hibma, Bergen op Zoom
153 J.F.M. van Hoek, Oudenbosch
227 J.C.M. Hoeks, Bergen op Zoom
169 Hoeven 2000, Gemeenteraadsfractie Halderberge, Hoeven
391 G.C. en R.H. Hoffenkamp en C.A. en W.M. van der Spuij, Bergen op Zoom
138 G.Ch. Hoffenkamp, mw C. van der Spuij, D. Verbaarendse en mw A. Jongmans,
Bergen op Zoom
321 L. Hoogesteger, Bergen op Zoom
211 Fam. M.H. Hoogland, Roosendaal
214 J.W.M. Hopmans, Bergen op Zoom
189 Fam. F.A.M. Horsten, Nispen
249 A.J.A. van den Hout (handtekeningenlijst: 6 handtekeningen), Oudenbosch

209 J.B.H. Hultermans, Bergen op Zoom
 257 E. Huyskens, Oudenbosch
 230 HVR Afvalverwerking Roosendaal BV, Roosendaal
 202 Industriële Kring Bergen op Zoom, Tilburg
 97 J. en M. Jochems, Rijsbergen
 271 W. de Jong, Bergen op Zoom
 297 W.A.J.M. de Jong, Bergen op Zoom
 108 A.J. de Jonge, Rilland
 236 P.W. Juten, Bergen op Zoom
 158 Van Kaam Assurantiën, Bergen op Zoom
 247 K. en mw M. Kalis, Oudenbosch
 251 mw M.J.I. Kalis-Kok, Oudenbosch
 86 L.H. van der Kallen, Bergen op Zoom
 204 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor West-Brabant, Breda
 205 Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeland, Middelburg
 360 H. Kampert, Bergen op Zoom
 293 M. Kamps, Bergen op Zoom
 126 Fam. J.W. van Kapel, Roosendaal
 79 J.P. van de Kar, Roosendaal
 250 P.J.M. Karremans, J. Mangelaars en N.E. Nugteren (3 eensluitende recties),
 Bergen op Zoom
 78 C.C.A. Keldermans, Roosendaal
 64 Fam. E.J. Ketelaars, Bergen op Zoom
 27 M. Kies, Bergen op Zoom
 181 P.C.E. Kil, Ossendrecht
 309 Y. Koerselman, Bergen op Zoom
 407 J. Koevoets, Oud-Gastel
 363 F. de Koeijer, Bergen op Zoom
 305 R. de Kok, Bergen op Zoom
 67 mw D. de Kok-Huijps, Heerle
 312 C.P. Kokke, Bergen op Zoom
 369 R. Kolijn, Bergen op Zoom
 176 P. de Koning, Oud-Gastel
 95 mw P. Koolen, Bergen op Zoom
 345 P. Koolen, Bergen op Zoom
 94 C. Kools, Oudenbosch
 324 J.P.M. Koopman, Bergen op Zoom
 299 A.A.M. de Kort, Bergen op Zoom
 277 W.F.M. de Kort, Bergen op Zoom
 361 C. Kraaijmes, Bergen op Zoom
 29 C.J.J. Krijnen, Nispen
 178 Fam. W.C.A. Kruf, Rilland
 232 E.B. Kuiters en F.P.J. Puffer, Oudenbosch
 107 J.H. Kwaks en mw A.M.J.J. Kwaks-Lucassen, Bergen op Zoom
 349 mw H.G. Lambrahis-Kuipers, Bergen op Zoom
 61 F.M. Lambregts, Bergen op Zoom
 92 F.M. Lambregts, Bergen op Zoom
 272 mw A. Lampen en A.A.C. Vos, Bergen op Zoom
 392 mw J. Landa-Kersbergen en H. Landa, Bergen op Zoom
 400 mr A.E.M.G. Lanen, Oudenbosch
 377 J.A. van Leerzem, Bergen op Zoom
 53 C.J.M. Lelieveld, Bergen op Zoom
 186 M.J.W. van Liere, Rilland
 339 H. en mw M. Ligtenberg, Bergen op Zoom
 89 F.H.M. van der Linden en mw C.C.M. Muller-van Dijke, Ossendrecht
 231 Fam. J.F. Lodewijks, Ossendrecht
 281 P. van Lommel, Bergen op Zoom
 395 mw A. van Loon, Oudenbosch
 173 A.A. van Loon, Bergen op Zoom
 307 A.J. van Loon, Bergen op Zoom
 375 A.P. van Loon, Bergen op Zoom
 282 C.F. van Loon, Bergen op Zoom

- 267 Fam. J.A.A.M. van Loon, Bergen op Zoom
 11 S. en mw K. van Loon en H.M. Videler Balm (2 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
 390 J.F. Lijten, Bergen op Zoom
 82 J.M. en M.M. Maas, Roosendaal
 74 P.C. Marcus, Bergen op Zoom
 241 J.P. Maris, mw J. Venhuizen-Bastiaansen, F. Raymaekers en M. Byst (3 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
 221 Markland College, Oudenbosch
 310 P.C. Massar, Bergen op Zoom
 31 J. Mathijssen, Bergen op Zoom
 146 A.C.M. Mattheussens, Ossendrecht
 198 E.C. van Meer, Nispen
 171 H.C.M. Meesters, Bergen op Zoom
 35 P. Meeusen, Vlissingen
 140 mr R.G. van Meggelen en mw L.H. van Meggelen-Tan (2 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
 157 Fam. A.P.M. van Meir, Ossendrecht
 193 mw J.T. Mes-Griep, Bergen op Zoom
 55 J. Meulblok, Bergen op Zoom
 340 G. Meyer, Bergen op Zoom
 233 L.J.E. Michielsen en P.H.J. Michielsen, Rilland
 150 Milieuvereniging Benegora, Putte
 203 MKB Bergen op Zoom, Bergen op Zoom
 373 C.J. Moerbeek, Bergen op Zoom
 62 P.J. Moerkens, Bergen op Zoom
 276 R.E. Molenaar, Bergen op Zoom
 266 A. van Moll, Bergen op Zoom
 353 M. Möller, oudenbosch
 316 C. en P. Mulder, Bergen op Zoom
 70 A. Mulders, Bergen op Zoom
 320 Fam. Muns, Bergen op Zoom
 237 Fam. P.A.C. Musters-de Waal, Bergen op Zoom
 264 mw M. Mijland-den Teuling, Bergen op Zoom
 269 E. Nagtegaal, Bergen op Zoom
 357 J.C.M. Nagtzaam, Bergen op Zoom
 141 Naturistenvereniging Athena, Antwerpen (België)
 143 NCB/GLTO, Afdelingen Woensdrecht, Bergen op Zoom, Wouw, Roosendaal, Hoeven, Oudenbosch, Oud-Gastel en de GLTO afdeling Oost Zuid Beveland, Veldhoven
 130 Nederlandse Gasunie NV, Groningen
 93 R. Nispeling, Oudenbosch
 152 M.S. Noordam, E.B. Noordam-Geilvoet en S.J. Noordam, Rilland
 342 A.J.J. Nuyten, Bergen op Zoom
 217 J. Nuyten, Bergen op Zoom
 114 mw F. de Nijs-Antens, Roosendaal
 372 S. Nijssen, Bergen op Zoom
 73 Onafhankelijke Gemeenteraadsfractie(s) Moerdijk, Zevenbergen
 328 B.G.M. Onderdonck, Bergen op Zoom
 102 Ondernemerskring Roosendaal, Tilburg
 132 Ondernemersvereniging Kaaike Boven, Roosendaal
 136 Ondernemingskring Halderberge, Oudenbosch
 129 ONS, Gemeenteraadsfractie Oudenbosch, Oudenbosch
 96 mw J.H. Ooms-Antonissen, Bergen op Zoom
 292 G.A. en mw A. van Oorschot (2 eensluitende reacties), Bergen op Zoom
 8 mw H. van Oorschot-van de Watering, Ossendrecht
 263 L.Ph. van Oosten en mw J. van Oosten-Teigeler, Bergen op Zoom
 115 Fam. R.J.P. van Osta, Oudenbosch
 182 Fam. A.M.A. Palinckx, Ossendrecht
 338 J. Paluch, Bergen op Zoom
 84 Fam. I. van de Par, Rilland
 329 J.J. Peeters, Bergen op Zoom
 348 F. Pennings, Bergen op Zoom
 66 E.A. Petrucco, Bergen op Zoom

364 A. Plat, Bergen op Zoom
 311 mw M. van der Ploeg-van Roon, Bergen op Zoom
 371 mw N. Plouvier-Hagenaars, Bergen op Zoom
 347 L. Polak, Bergen op Zoom
 105 mw drs S. Pols-Harris, Bergen op Zoom
 246 drs A.N.S.H.M. du Pont, mw drs M.G.G.P. du Pont-van de Goor en M.A.S.W. du Pont,
 Oudenbosch
 81 H.M.J. Portenagel, Roosendaal
 356 mw J.F. Prins, Bergen op Zoom
 199 Provincie Noord-Brabant, Gemeente Bergen op Zoom, Gemeente Halderberge, Gemeente
 Moerdijk, Gemeente Roosendaal en Gemeente Woensdrecht, 's-Hertogenbosch
 220 Provincie Zeeland, Middelburg
 38 A.D. van der Put, Oudenbosch
 119 PvdA, Gemeenteraadsfractie Bergen op Zoom, Bergen op Zoom
 156 drs R.W.H. Raaijmakers en mw mr E.A.M. Raaijmakers-Rottier (2 eensluitende reacties),
 Bergen op Zoom
 9 J. Raats, Amsterdam
 317 C.J. Raats en mw C.P. Huijgens-Touw, Bergen op Zoom
 162 Fam. L. Rampaart-van de Wegen, Nispen
 259 A.M. van Ravesteijn, Oudenbosch
 213 N. van Rees, Woensdrecht
 175 W.H.M. Rennings en mw A.J.M. Rennings-de Rooij, Oudenbosch
 406 R. de Reijer, Oudenbosch
 403 C.E.J. van de Riet, Oudenbosch
 402 M. van de Riet, Oudenbosch
 17 ir G.A.A.M. en mw M. Rockx, Roosendaal
 323 J. Roelse, Bergen op Zoom
 106 J. en mw K. van Rozendaal, Woensdrecht
 142 Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort
 383 A. van Rijmendam, Bergen op Zoom
 83 A. van Rijn, Roosendaal
 344 R. Schepers, Bergen op Zoom
 57 mw drs L.M. Schermers, Bergen op Zoom
 404 J.W.G. Schets, Oudenbosch
 177 A.M. Schetters, Bergen op Zoom
 285 M.N.M. van Schilt, Bergen op Zoom
 343 P. Schoonen, Bergen op Zoom
 69 A.G. Schuurbijs, Heerle
 195 Fam. A.D.G. Sebrechts, Heerle
 378 H.C. Sebrechts, Bergen op Zoom
 196 Fam. L.C. Sebrechts, Bergen op Zoom
 24 Sieben Rekreatie, Roosendaal
 163 ing. C.J. Simons, Bergen op Zoom
 322 J.J. Sipma, Bergen op Zoom
 376 mw A. Sipma-Bouwens, Bergen op Zoom
 334 H.L. Sleyden, Bergen op Zoom
 65 C. Sloot, Bergen op Zoom
 6 S., N. en V. Smit en mw J. Beijer, Bergen op Zoom
 401 Fam. E.F.M. Smits, Oudenbosch
 304 J.M.C.F. Smout, Bergen op Zoom
 335 C.E. Snijsheuvel, Bergen op Zoom
 144 Socialistische Partij, Afdeling Bergen op Zoom, Bergen op Zoom
 387 dhr/mw Somers, Bergen op Zoom
 46 Sovon Vogelonderzoek Nederland, Beek-Ubbergen
 350 F.J. Speek, Bergen op Zoom
 122 Staatsbosbeheer, Regio West-Brabant - Deltagebied, Middelburg
 172 Stichting Arboretum Oudenbosch, Oudenbosch
 200 Stichting Het Noordbrabants Landschap, Haaren
 123 Stichting Rechtsbijstand (namens mw W.A. Boon-Timmermans, Rilland), Tilburg
 326 A. en mw A. Stoop, Bergen op Zoom
 215 ir A.J. Stoop, Zevenbergen
 184 M.J.M. Stoop, Heerle

201 Streekgewest Westelijk Noord-Brabant, Regionale Milieudienst, Roosendaal
 225 G.J.M. Strien, Bergen op Zoom
 270 P., J., M. en R. Tack, Bergen op Zoom
 388 J.H. Takken, Bergen op Zoom
 389 mw P. Takken-Fitesen, Bergen op Zoom
 384 K. Tangeman, Bergen op Zoom
 37 P.A.A.M. van Terheijden, Bergen op Zoom
 133 C.P.M. van Tilburg, Bergen op Zoom
 318 H. Tissink, Bergen op Zoom
 262 M. Valkenburg, Heerle
 194 J. van der Veen, Delft
 258 mw E. Vendeloo, Oudenbosch
 243 G.J. Veneman, Bergen op Zoom
 327 C.A.E. Verbiest, Bergen op Zoom
 197 Fam. K. Verbocht, Rilland
 283 M. Verboven, Bergen op Zoom
 346 F. Verdult, Bergen op Zoom
 4 P.J.C.M. Verheesen, Bergen op Zoom
 367 W. Verheezen, Bergen op Zoom
 161 J.J.C. Verhoeven, Rilland
 382 P. Verhoeven, Bergen op Zoom
 159 A.N.M. Verkade, Bergen op Zoom
 52 P.A.E.M. Versijp en I.C.W. Dagelickx, Bergen op Zoom
 252 P.A.E.M. Versijp en I.C.W. Dagelinckx en A.S.C. de Waal, Bergen op Zoom
 354 J. Vervoort, Bergen op Zoom
 333 P.J. Vervoort, Bergen op Zoom
 234 mw J. Vlegghels-Swaanen, Bergen op Zoom
 336 J.G.T. van Vondel en mw A. van Vondel-van Laan (2 eensluitende reacties),
 Bergen op Zoom
 296 D.C. Vonk, Bergen op Zoom
 216 P.W.C. Voorheijen, Oudenbosch
 358 Q. Vriens, Bergen op Zoom
 359 mw A. Vriens-Mathijs, Bergen op Zoom
 131 A. van Vught, Bergen op Zoom
 2 VVD, Afdeling Halderberge, Bosschenhoofd
 25 VVD, Ondercentrale Westelijk Noord-Brabant, Wouw
 30 mw H.M. Waterman-Remmers, Ossendrecht
 219 Waterschap Het Scheldekwartier, Wouw
 111 Waterschap Zeeuwse Eilanden, Goes
 224 Watersportvereniging De Schelde, Watersportvereniging De Kreekrakkers,
 Zeeverkennergroep Karel Doorman en Kanoclub Zeewitoe (2 eensluitende reacties),
 Bergen op Zoom
 110 W. de Weert, Bergen op Zoom
 98 D.C.M. van der Wegen, Bergen op Zoom
 380 mw A. van der Werf-Goverde en J.P. Dietvorst, Bergen op Zoom
 103 Werkgroep Vuilverbranding, Roosendaal
 14 J. Wierckx, Bergen op Zoom
 21 J.G. Wierckx, Ossendrecht
 87 J.L. Wierckx, Bergen op Zoom
 88 W.F.M. Willemse, Bergen op Zoom
 128 A. de Wit, Ossendrecht
 284 P.A.M. Withagen, Bergen op Zoom
 291 M.S. Wolf, Bergen op Zoom
 7 Woningstichting Spectrum, Bergen op Zoom
 248 mw M.E. Wubbolts-Vosse, Oudenbosch
 118 Wijkcommissie Oost, Bergen op Zoom
 36 Wijkvereniging Centrum West, Veiligheid en Verkeer, Etten-Leur
 147 Wijkvereniging Kom Noord, Oudenbosch
 180 Wijkvereniging Pagnevaart-Oost, Oudenbosch
 166 A.M.M. Wijnen, G.P.C.M. Wijnen en M.P.M. Wijnen (3 eensluitende reacties),
 Oudenbosch
 15 C. van Wijngaarden, Bergen op Zoom

- 160 Zeeland Seaports Vlissingen, Oost-Souburg
149 Zeeuwse Milieufederatie, Goes

ADVIEZEN

Advies van de Commissie m.e.r.

Advies van de Directeur Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Directie Zuid.

Advies van de Inspecteur Milieuhygiëne Zuid

2. HOOFDLIJNEN UIT DE INSPRAAK

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
	• Herkomst reacties	3
	• Centrale thema's	4
2.	Projectbegrenzing en procedure	4
	• Studiegebied en aandachtsgebied	4
	• Procedure	4
3.	Alternatieven	5
	• Nul(plus)alternatief	5
	• Bundelingsalternatieven	6
	• Westelijke omleidingsvariant Roosendaal	6
	• HSL-varianten	7
	• Meest Milieuvriendelijke Alternatief	7
	• Nieuwe alternatieven	
4.	Woon- en leefmilieu	7
	• Geluid en trillingen	8
	• Risico's en volksgezondheid	8
5.	Ruimtelijke inpassing en infrastructuur	9
	• Belemmeringenkaart	9
	• Kruisende infrastructuur	9
	• Lokale infrastructuur	9
6.	Natuur en landschap	10
	• Doorsnijding	10
	• Cultuurhistorische waarden	10
7.	Bodem en water	10
8.	Landbouw	11

1. Inleiding

Gedurende de periode 8 september tot 15 oktober 1998 heeft de Startnotitie Uitbreiding Spoorcapaciteit Roosendaal - Antwerpen op verschillende locaties in het betreffende studie- en aandachtsgebied ter inzage gelegen. Aan deze terinzagelegging is door middel van een advertentie in diverse landelijke, regionale en huis-aan-huisbladen ruime bekendheid gegeven. Voorts is in de advertentie melding gemaakt van de mogelijkheid nadere informatie over de inhoud van de Startnotitie te verkrijgen op een viertal informatiebijeenkomsten die op 14 resp. 21, 22 en 23 september 1998 hebben plaatsgevonden in de gemeente Bergen op Zoom resp. in de gemeenten Roosendaal, Ossendrecht (gemeente Woensdrecht) en Rilland (gemeente Reimerswaal). Op basis van de ten noorden van het studiegebied getoonde belangstelling is op 6 oktober 1998 een extra informatiebijeenkomst belegd in Oudenbosch (gemeente Halderberge). Binnen voornoemde termijn van terinzagelegging is een ieder in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze op de inhoud van de Startnotitie schriftelijk kenbaar te maken.

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat heeft degenen die ambtelijk bij het verdere besluitvormingsproces zijn betrokken regelmatig de tot op enig moment ontvangen inspraakreacties toegezonden. Behalve aan ambtenaren van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) zijn de inspraakreacties tevens toegezonden aan NS Railinfrabeheer alsmede aan de Commissie voor de Milieu-effectrapportage. Na het verstrijken van de inspraaktermijn zijn de schriftelijke reacties gebundeld aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van VROM. Exemplaren van de (drie) bundels *Resultaten van de inspraak inzake de Startnotitie Uitbreiding Spoorcapaciteit Roosendaal - Antwerpen* zijn bovendien ter inzage gelegd op dezelfde locaties waar eerder de Startnotitie ter inzage heeft gelegen.

In dit rapport zijn de belangrijkste aspecten van de zienswijzen met betrekking tot de Startnotitie Uitbreiding Spoorcapaciteit Roosendaal - Antwerpen summier weergegeven. Zoals de naam van dit rapport aangeeft, ligt de nadruk op de hoofdlijnen van de ingebrachte zienswijzen; het rapport heeft niet tot doelstelling een volledig overzicht te geven van alle naar voren gebrachte op- en aanmerkingen met betrekking tot de Startnotitie. Diegenen die kennis willen nemen van de integrale schriftelijke inspraakreacties worden verwezen naar voor-noemde bundels.

Herkomst reacties

Gedurende de inspraaktermijn heeft het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat in totaal 408 inhoudelijk verschillende schriftelijke reacties ontvangen. Veruit de meeste reacties (380) zijn afkomstig uit de provincie Noord-Brabant. Van de overige reacties zijn 18 reacties afkomstig uit de provincie Zeeland en zijn 5 reacties afkomstig uit de provincies Gelderland, Groningen, Noord-Holland, Utrecht en Zuid-Holland. Daarnaast heeft het Inspraakpunt 5 reacties uit België ontvangen. Onderstaande tabel geeft een nadere specificatie van de oorsprong van de verschillende inspraakreacties weer:

CATEGORIE	SCHRIFTELIJKE REACTIES
Individuele insprekers	330
Bedrijfsleven	21
Agrarisch bedrijfsleven	10
Gemeentelijke overheden	9
Provinciale overheden	2
Andere overheidsinstellingen	7
Politieke partijen	9
Natuur- en milieuorganisaties	6
(Overige) belangenorganisaties	14
TOTAAL	408

Van de 408 inhoudelijk verschillende reacties heeft het Inspraakpunt 8 reacties als 'actie' (eensluitende inspraakreacties/voorbedrukte formulieren) aangemerkt. Van één of meer van deze, grotendeels uit de gemeenten Bergen op Zoom en Halderberge afkomstige, actie-vormen hebben in totaal 615 insprekers gebruik gemaakt. Daarnaast hebben meer dan 3.500 personen hun handtekening geplaatst op diverse bij de inspraakreacties behorende hand-tekeningenlijsten. Het Actiecomité 'Het Kan Niet, Het mag Niet, We Willen Het Niet' uit Oudenbosch heeft op deze manier 2.843 handtekeningen verzameld.

Centrale thema's

Vrijwel alle op de Startnotitie ingebrachte inspraakreacties hebben betrekking op de consequenties van de verschillende in de Startnotitie beschreven alternatieven voor het woon- en leefmilieu in de directe nabijheid van de goederenspoorverbinding. Hierop aansluitend vormt de gevolgde procedure en de samenhang tussen het studiegebied en het aandachtsgebied in combinatie met regionale economische en infrastructurele ontwikkelingen voor veel insprekers een tweede centrale thema. Vanzelfsprekend stellen insprekers voorts de in de Startnotitie gepresenteerde alternatieven aan de orde, waarbij insprekers meer dan eens bepleiten onderzoek te verrichten naar eigen (varianten op) alternatieven. Een ander door veel insprekers naar voren gebracht thema betreft de ruimtelijke inpassing van de verschillende alternatieven, waarbij insprekers met name hun zorg uitspreken over de lokale verkeersveiligheid op de met de goederenspoorverbinding kruisende infrastructuur. Overige thema's hebben betrekking op natuur en landschap, bodem en water alsmede landbouw. De onderscheiden thema's zijn als leidraad gebruikt bij het analyseren en beschrijven van de hoofdlijnen uit de inspraak.

2. Projectbegrenzing en procedure

Studiegebied en aandachtsgebied

Van de ruim vierhonderd inhoudelijk verschillende reacties gaan vele tientallen reacties in op het in de Startnotitie gemaakte fysieke onderscheid tussen het studiegebied (waarbinnen naar capaciteitsuitbreiding wordt gezocht) en het aandachtsgebied (waarbinnen de milieueffecten van de in het studiegebied beoogde capaciteitsuitbreiding worden onderzocht). Veel insprekers zijn van mening dat de Startnotitie ten onrechte uitgaat van een te beperkt studiegebied. Uitbreiding van de spoorcapaciteit Roosendaal - Antwerpen leidt volgens deze insprekers immers niet slechts tot een toename van het goederenspoorverkeer op dit (deel)traject, maar op het gehele traject Rotterdam - Antwerpen. Om deze reden dienen de ten noorden van het huidige studiegebied gelegen gemeenten Moerdijk en Halderberge nadrukkelijk in het studiegebied te worden opgenomen. Andere insprekers, waaronder de provincie Noord-Brabant, stellen voor het traject Roosendaal - Breda in het studiegebied op te nemen. Naar het oordeel van de gemeente Reimerswaal verdient het voorts aanbeveling het huidige studiegebied tevens in westelijke richting te vergroten. Enkele andere insprekers achten de beperking van het studiegebied tot het Nederlandse grondgebied niet reëel en stellen voor - in overleg met de Belgische autoriteiten - ook de regio Antwerpen in het studiegebied op te nemen. Insprekers die zich wél in de status 'aandachtsgebied' kunnen vinden, waaronder de gemeente Etten-Leur, dringen erop aan de effecten van de te verwachten intensivering van het goederenspoorvervoer voor de buiten het studiegebied gelegen woonkernen helder in kaart te brengen.

Procedure

Het ontbreken van een nut- en noodzaakdiscussie over de uitbreiding van de goederenspoorverbinding Rotterdam - Antwerpen en het oplossend vermogen van de vervoersalternatieven voor de goederenvervoersstroom op de corridor Rotterdam - Antwerpen getuigt volgens verschillende insprekers van onzorgvuldig handelen. Mede in het licht van de mainport-ontwikkeling Rotterdam, de Betuweroute, de Brabantroute, de IJzeren Rijn, de optimalisatie van de railontsluiting Sloe en de uitdieping van de Westerschelde ervaren meerdere insprekers het als een gemis dat het traject Rotterdam - Moerdijk - Bergen op Zoom - Antwerpen niet als één geheel wordt beschouwd. Gezien de

samenhang met deze infrastructurele projecten en de daarmee samenhangende ingrijpende consequenties voor de Nederlandse economie en het regionale woon- en leefmilieu verdient de zoektocht naar capaciteitsuitbreiding procedureel dan ook eerder het karakter van een planologische kernbeslissing dan van een tracéwet-procedure.

Daarnaast zien verschillende insprekers, waaronder de provincie Noord-Brabant, het als een gemiste kans dat aan de vooravond van het Nationaal Verkeer en Vervoerplan en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening de Startnotitie zich uitsluitend richt op traditionele oplossingen binnen het beperkte deel van de corridor binnen de Rijn-Scheldedelta, terwijl een volledig nieuwe (rail)infrastructuur voor het goederenvervoer op het gehele traject Rotterdam - Antwerpen voor de hand ligt. De gemeente Halderberge vindt het in dit verband onbegrijpelijk dat niet eerst de zogenaamde CRANT-studie wordt afgerond, die is bedoeld om duidelijkheid te scheppen over de te verwachten goederenstromen tussen Rotterdam en Antwerpen en die zich in de oplossende sfeer niet slechts richt op uitbreiding van het spoorvervoer, maar ook op het gebruik van andere vervoermodaliteiten.

De provincie Noord-Brabant dringt erop aan in de vervolprocedure ruimte te bieden voor een open planproces c.q. werkbijeenkomsten te beleggen met betrokken overheden alsook met andere organisaties. Inwoners uit de aandachtsgebieden wijzen erop dat de besturen en bewoners van de desbetreffende gemeenten thans ten onrechte op geen enkele wijze bij de totstandkoming van de Startnotitie zijn betrokken en benadrukken het belang van een zo spoedig mogelijke betrokkenheid bij de verdere planvorming. Een dergelijk initiatief toont volgens deze insprekers aan dat het Rijk oprecht zorg heeft voor de inwoners buiten het studiegebied.

3. Alternatieven

Ten behoud van het lokale en regionale woon- en leefmilieu bepleit een groot aantal zowel in het studiegebied als in het aandachtsgebied woonachtige insprekers een zo beperkt mogelijke uitbreiding van de spoorcapaciteit Roosendaal - Antwerpen of zelfs een vroegtijdige beëindiging van plannen die voorzien in een uitbreiding van het spoorgoederenvervoer in de nabijheid van bebouwde gebieden. De meeste insprekers houden dit pleidooi zonder zich uit te spreken voor één van de in de Startnotitie beschreven alternatieven. Indien dit wel geschiedt, spreken de meeste in het studiegebied woonachtige insprekers hun voorkeur uit voor die alternatieven die zo ver mogelijk van hun directe woonomgeving zijn geprojecteerd. Vrijwel alle in het noordelijke aandachtsgebied woonachtige insprekers, in het bijzonder bewoners uit Oudenbosch, stellen zich op het standpunt met geen enkel in de Startnotitie beschreven alternatief te zijn geholpen en dringen daarom aan op nader onderzoek naar andere spoorwegalternatieven alsook alternatieve vervoersmodaliteiten. Refererend aan eerder in het kader van de hogesnelheidslijn verricht onderzoek, waaruit bleek dat het bestaande spoortraject voor hogesnelheidstreinen ongeschikt is, benadrukken deze insprekers dat het huidige spoortraject nog minder geschikt zal zijn voor zwaar beladen goederentreinen.

Nul(plus)alternatief

Veel insprekers, met name uit Bergen op Zoom, vrezen als gevolg van doortrekking van goederenspoorlijn 11 een onacceptabele aantasting van het huidige woon- en leefmilieu ter plaatse en bepleiten in dit verband nader onderzoek naar de mogelijkheden voor capaciteitsuitbreiding op de bestaande spoorverbinding Roosendaal - Essen - Antwerpen. Naar het oordeel van deze insprekers toont de Startnotitie thans onvoldoende aan dat de huidige infrastructuur, in combinatie met de eerder genoemde infrastructurele ontwikkelingen in Nederland en België, ontoereikend is. Insprekers wijzen in dit verband bovendien op de regionale vergroting van de vervoerscapaciteit door de reconstructie van de Havenweg, de doortrekking van de A4 (gedeelte Dinteloord - Bergen op Zoom) en de aanpassing van de Kreekraksluizen. Het in de Startnotitie opgenomen argument dat de Belgische overheid het Nulplusalternatief afwijst op basis van het feit dat op het Belgische deel van de goederen-spoorverbinding veel bebouwing dicht langs het spoor is gesitueerd, vinden veel insprekers niet steekhoudend. De provincie Noord-Brabant acht het minstens

discutabel of het aantal spoorwegovergangen en de omvang van de bebouwing dicht langs het bestaande spoor op het traject Moerdijk - Roosendaal - Bergen op Zoom - Goes niet in grote mate vergelijkbaar is met de situatie langs het traject Antwerpen - Essen. De Startnotitie geeft in dezen noch een onderbouwing noch een garantie dat deze situatie op het Nederlandse grondgebied wezenlijk afwijkt van de Belgische situatie.

Bundelingsalternatieven

Hoewel een relatief groot aantal insprekers pleit voor nadere studie naar alternatieven die een strakke bundeling met bestaande infrastructuur voorstaan, spreken weinig insprekers hun expliciete voorkeur uit voor de in de Startnotitie gepresenteerde alternatieven A en B. Bij alternatief A, dat voorziet in maximale bundeling met de A4, spreken verschillende insprekers hun zorg uit over de bij dit alternatief te verwachten aantasting van de als natuurgebied bedoelde Woensdrechtse polders. Sommige insprekers vragen zich in dit verband af hoe het mogelijk is dat in het kader van de studie naar de hogesnelheidslijn is geconstateerd dat tracé GH in dit kwetsbare poldergebied te grote effecten heeft op het gebied van landschap, ecologie, landbouw, recreatie en geluid en dat thans in hetzelfde gebied een alternatief ten behoeve van de capaciteitsuitbreiding van het goederenspoor wordt geprojecteerd. Daarnaast vragen verschillende insprekers aandacht voor de bescherming van Völckerdorp (gemeente Reimerswaal).

Gezien het geringe aantal aan het Schelde-Rijnkanaal gesitueerde woningen, de beperkte grondbehoefte en de geringe impact op de lokale waterhuishouding, lijkt alternatief B, dat voorziet in maximale bundeling met het Schelde-Rijnkanaal, bij meerdere insprekers op instemming te kunnen rekenen. Verschillende insprekers wijzen er evenwel op dat dit alternatief leidt tot aantasting van het natuurontwikkelingsgebied Hoogerwaardpolder, de Schor van Ossendrecht en de nog relatief stille polders langs het kanaal. Andere insprekers achten in het bijzonder de bij de waterzuiveringsinstallatie oostwaarts afbuigende aansluitbogen niet acceptabel gezien de doorsnijding c.q. versnippering van landbouwgronden. Verschillende insprekers pleiten daarom voor een westelijk van het Schelde-Rijnkanaal gelegen alternatief: alternatief 'C'.

Westelijke omleidingsvariant Roosendaal

Onverkorte realisatie van de westelijke omleidingsvariant Roosendaal, welke is geprojecteerd tussen de aansluiting nabij de A58 en de overgang bij Nispen, kan niet op onvoorwaardelijke instemming van insprekers rekenen. Insprekers wijzen erop dat deze variant niet alleen leidt tot aantasting van het landschap en doorsnijding van een ecologische verbindingszone in het onderhavige gebied, maar tevens een bedreiging vormt voor het lokale woon- en leefmilieu. In dit verband benadrukken verschillende insprekers dat het westelijke deel van de Roosendaalse woonwijk Tolberg thans reeds wordt begrensd door twee spoorverbindingen en een autosnelweg. Realisatie van een westelijke omleiding zou een cumulatieve van geluidhinder teweeg brengen als gevolg van toenemend verkeer op de dan in totaal drie spoorverbindingen, de genoemde autosnelweg alsmede de vliegbasis Woensdrecht. Door de omleiding voldoende capaciteit voor alle treinen te laten bieden, niet te dicht langs de bestaande bebouwing te situeren, waar nodig geluidwerende maatregelen te treffen en het huidige spoortracé geheel te laten vervallen, kan volgens sommige insprekers de hinder evenwel worden teruggebracht naar een meer acceptabel niveau. Andere insprekers, waaronder de gemeente Roosendaal, achten de westelijke omleidingsvariant thans ongelukkig geprojecteerd gezien de doorkruising van het tussen de A17/A58 en de buisleidingenstraat gelegen jonge, in ontwikkeling zijnde, recreatiepark De Stok.

HSL-varianten

Meerdere insprekers, waaronder de provincie Noord-Brabant, zijn van mening dat de Startnotitie ten onrechte verschillende HSL-varianten wegschrijft, zonder dat op enigerlei wijze een ijkking heeft plaatsgevonden aan de railtechnische uitgangspunten voor het goederenvervoer. Naar het oordeel van deze insprekers kan een aantal van de in het verleden onderzochte HSL-tracés, waarbij expliciet omleidingen rond het stedelijk gebied aan de orde zijn, wel degelijk een meerwaarde hebben. Met name de FH-variant, die voorziet in een nieuwe parallel aan rijksweg 17 gesitueerde spoorverbinding, wordt door

insprekers als mogelijkheid genoemd. Insprekers bepleiten derhalve de 'oude', al dan niet gedeeltelijk te combineren, HSL-varianten als alternatief nader te onderzoeken. Andere insprekers, waaronder de Brabantse Milieufederatie, onderschrijven daarentegen de in de Startnotitie geformuleerde stellingname dat de oude HSL-varianten niet verder in beschouwing moeten worden genomen. Deze varianten leiden namelijk tot doorsnijding en daarmee grote aantasting van landgoederen en andere gebieden die worden gekenmerkt door waardevolle natuur en landschap, waaronder stiltegebieden en open poldergebieden.

Meest Milieuvriendelijke Alternatief

Hoewel de meeste insprekers zich niet expliciet uitspreken voor één bepaald, al dan niet in de Startnotitie beschreven alternatief, bepleiten verschillende insprekers met het oog op het woon- en leefmilieu een verdiepte c.q. ondergrondse aanleg in de nabijheid van bebouwde woongebieden. De economische haalbaarheid van een dergelijke realisatie dient volgens deze insprekers - eventueel via publiek-private samenwerking - in het licht van het wegnemen van bestaande barrières nader te worden gezien. Tevens kan door bebouwing of zelfs overbouwing een deel van de kosten worden teruggewonnen.

Nieuwe alternatieven

Naast een nadere bestudering van de in de Startnotitie beschreven alternatieven dienen volgens een groot aantal insprekers met name alternatieven te worden onderzocht die voorzien in een omleiding van de goederenspoorverbinding om de bebouwde kom van de gemeente Bergen op Zoom. Dit kan volgens meerdere insprekers onder andere door een betere benutting van en een zo strak mogelijke bundeling met het Schelde-Rijnkanaal. Wat de betere benutting van het Schelde-Rijnkanaal betreft wijzen verschillende insprekers op de bestaande restcapaciteit van de schonere en goedkopere binnenvaart. In het verlengde hiervan stellen sommige insprekers dat - in combinatie met de uitdieping van de Westerschelde en technische ontwikkelingen van het scheepvaartverkeer - een modal shift naar vervoer over de kustwateren (short sea) evenzeer een reële optie is.

Andere insprekers bepleiten onderzoek naar de doortrekking van goederenlijn 11 via het Schelde-Rijnkanaal in een rechte lijn naar Rotterdam. Een dergelijk alternatief is korter, veroorzaakt door afwezigheid van woonkernen minder hinder en hoeft niet bij voorbaat duurder te zijn dan de benodigde aanpassing en omlegging van de bestaande spoorverbindingen. Insprekers betwijfelen in dit verband de stellingname van Rijkswaterstaat dat de verwachte toename van het goederenspoorverkeer onvoldoende is om een nieuw spoor aan te leggen. Volgens insprekers wordt dit standpunt in de Startnotitie niet onderbouwd. Voor dit alternatief dient evenwel onderzoek plaats te vinden naar een gezamenlijke uitvoering van het in ontwikkeling zijnde havengebied Auvergnepolder te Bergen op Zoom.

Veel insprekers dringen voorts aan op onderzoek naar alternatieven die bundeling met dan wel gebruik van de ten oosten van Bergen op Zoom gelegen buisleidingenstraat Rotterdam - Antwerpen voorstaan. Insprekers wijzen erop dat aan weerszijden van deze straat reeds een vrije ruimte van in totaal 150 meter bestaat. De toenemende aandacht voor de mogelijkheden van ondergronds transport en de geschetste vervoersprognoses ondersteunen volgens deze insprekers de toekomstwaarde van gescheiden ondergrondse infrastructuur voor goederenvervoer.

Hoewel in de Startnotitie wordt gesteld dat een eventuele modal-shift van spoor naar water of buisleiding niet makkelijk te bewerkstelligen is, zijn insprekers van oordeel dat gezien de aard van de problematiek hierin geen reden mag worden gevonden er geen nadere aandacht aan te besteden.

4. Woon- en leefmilieu

Vrijwel alle inspraakreacties gaan expliciet in op de te verwachten aantasting van het lokale en regionale woon- en leefmilieu voor meer dan 3.000 woningen als gevolg van de capaciteitsuitbreiding Roosendaal - Antwerpen. In dit verband brengen insprekers met name hun zorgen over de toename van geluidhinder, trillinghinder en de afname van (sociale) veiligheid naar voren. Daarenboven maken verschillende insprekers hun zorgen

kenbaar over toenemende luchtverontreiniging en de gevolgen daarvan voor de volksgezondheid. Met name de beoogde forse toename van het railgoederenvervoer door de kern van de gemeente Bergen op Zoom stuit bij veel insprekers op grote weerstand. Om deze reden bepleiten meerdere insprekers de bestaande spoorverbinding om de stad heen te leiden, net zoals dat het geval is bij andere steden in de regio. Milieuvereniging Benegora vraagt zich in breder verband af hoe de discussie over capaciteitsvergroting van het goederenspoor in West-Brabant überhaupt kan plaatsvinden wanneer in de landspolitiek felle debatten worden gevoerd over het al dan niet toelaten van een extra geluidbelasting voor 2.000 woningen in de nabijheid van Schiphol.

Geluid en trillingen

Een ruime meerderheid van alle inspraakreacties heeft betrekking op de bij intensivering van het goederenspoorverkeer op de verbinding Roosendaal - Antwerpen te verwachten toename van geluidhinder in de aan de spoorverbinding grenzende bebouwde gebieden. Het in de Startnotitie opgenomen stand-still principe, waarbij in geval van de bundelingsalternatieven A en B wordt gestreefd naar geluidsanering, achten insprekers gezien de explosieve toename van de etmaalintensiteit niet houdbaar. Veel insprekers wijzen erop dat een toename van het spoorverkeer niet alleen leidt tot overdag te ervaren geluidhinder, doch tevens leidt tot ernstige hinder in de nachtelijke uren. Ook vragen insprekers rekening te houden met de cumulatie van geluidhinder als gevolg van het reeds bestaande en wellicht in de toekomst toenemende spoor-, weg - en luchtverkeer. Ter bescherming van omwonenden dringen verschillende insprekers er dan ook op aan adequate geluidwerende voorzieningen te treffen, waarbij ernstige visuele hinder (zoals een 'Bergen op Zoomse Muur') moet worden voorkomen.

Hoewel er noch wettelijke noch beleidsmatige normen voor trillingshinder bestaan, mag het belang daarvan volgens veel insprekers niet worden onderschat. Dit geldt eens te meer wanneer de aslast van de huidige spoorverbinding zal toenemen van 12 tot 25 ton. Insprekers wijzen erop dat trillingshinder zich thans al tot meer dan 200 meter uit de as van de spoorverbinding doet voelen. Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar oudere huizen langs de spoorverbinding die niet op toenemende trillingshinder berekend zijn. Als gevolg van de met trillingshinder (mogelijk) gepaard gaande scheuren in gevels en binnen- en buitenmuren verwachten veel insprekers een waardedaling van hun woningen en andere onroerende zaken. Insprekers vragen zich in dit verband af wie voor bedoelde schade aansprakelijk is.

Risico's en volksgezondheid

Door het transport van chemische stoffen vormt de huidige goederenspoorverbinding volgens veel insprekers nu al een onaanvaardbaar groot risico voor de woonomgeving. Gezien dit hoge risico - dat als gevolg van de intensivering van het spoorverkeer nog verder zal toenemen - dienen naar het oordeel van insprekers oplossingen te worden gezocht, waarbij in ieder geval de stedelijke kernen worden ontzien. Voorts vragen verschillende insprekers aandacht voor uitwerking en bekendmaking van een rampenplan voor omwonenden in geval van calamiteiten. Daarbij dient onder andere de bereikbaarheid voor politie, ambulance en brandweer centraal te staan. Dit geldt in het bijzonder voor bewoners uit de woonwijken Velletri en Pagnevaart-Oost te Oudenbosch, die erop wijzen dat door de thans reeds (te) vaak gesloten spoorbomen de wijken op sommige tijdstippen bij calamiteiten van hulp zijn verstoken. Bij veel insprekers uit Oudenbosch liggen bovendien (fosfor)treinongelukken met dodelijke afloop nog vers in het geheugen. In het belang van de volksgezondheid zijn andere insprekers van mening dat aandacht dient uit te gaan naar de omvang en effecten van neerslag van koper en fijne stofdeeltjes, afkomstig van het treinverkeer op de goederenspoorverbinding. Tevens dient rekening te worden gehouden met stankoverlast en de uitstoot van schadelijke stoffen, waaronder de uitlaatgassen van auto's die voor gesloten spoorwegbomen moeten wachten. Naast fysieke gezondheidsrisico's verdient ook de - in het bijzonder door nachtelijke hinder onder druk staande - geestelijke gezondheid van de bewoners langs de spoorverbinding aandacht. Enkele insprekers pleiten in dit verband voor het opstellen van een zogenaamde gezondheidseffectrapportage (GER).

5. Ruimtelijke inpassing en infrastructuur

Ter voorkoming van tegengestelde regionale ruimteclaims alsmede lokale verstoring, hinder en barrièrewerking dringen verschillende insprekers erop aan rekening te houden met de bestaande dan wel beoogde lokale ruimtelijke ordening en verkeersinfrastructuur.

Belemmeringenkaart

Verschillende insprekers, waaronder de provincie Noord-Brabant, wijzen op onvolledigheden in de bij de Startnotitie behorende belemmeringenkaart. Dit geldt met name voor het in de gemeente Woensdrecht gelegen windmolenpark Anna Mariapolder, de in Bergen op Zoom plaatsvindende stedelijke ontwikkeling Augustapolder en Zoomweg-Noord, de ontwikkeling van het recreatiegebied De Stok in de gemeente Roosendaal, het op het grondgebied van Roosendaal en Halderberge in ontwikkeling zijnde regionale bedrijventerrein Borchwerf II alsmede de aldaar geplande Noordoosttangant. De uitbreiding van de spoorcapaciteit Roosendaal - Antwerpen biedt volgens verschillende insprekers, waaronder de Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging, een goede gelegenheid de situatie rondom het emplacement Roosendaal tot een oplossing te brengen. De visie van de gemeente Roosendaal ondersteunend achten deze insprekers uitplaatsing van het emplacement de beste oplossing, die tevens de mogelijkheid biedt tot herontwikkeling van het ter plaatse gelegen stations- en industriegebied Borchwerf. In de visie van deze en andere insprekers kan bedoeld emplacement eventueel ook worden verplaatst naar een locatie nabij de Belgische grens (Antwerpen-Noord), mede in relatie tot de reservering voor een multimodaal bedrijventerrein nabij het Schelde-Rijnkanaal. Refererend aan het Streekplan Zeeland dringen verschillende insprekers, waaronder de gemeente Reimerswaal, erop aan dit multimodale bedrijventerrein in de globale belemmeringenkaart op te nemen. Naar het oordeel van de provincie Zeeland dient nadere studie bovendien in beeld te brengen in hoeverre deze beoogde economische optie kan worden gestimuleerd.

Kruisende infrastructuur

Verschillende in de Startnotitie gepresenteerde alternatieven kunnen de in het studiegebied gelegen ondergrondse leidingenstelsels van de NV Air Liquide (zuurstof, stikstof, waterstof) en de aardgastransportleidingen van de NV Nederlandse Gasunie doorkruisen. De exploitanten van deze ondergrondse infrastructuur dringen aan op nader overleg indien alternatieve tracés deze leidingen doorkruisen.

Lokale infrastructuur

Een groot aantal inspraakreacties gaat in op de gevolgen van de capaciteitsuitbreiding voor de onderliggende verkeersinfrastructuur. In dit verband brengen insprekers met name hun zorgen over de thans gelijkvloerse spoorovergangen naar voren. Bereikbaarheid en bescherming van het woon- en leefmilieu vormen hierbij de belangrijkste overwegingen. De zorgen over de beperking van oversteekekans doen zich vooral voelen in Bergen op Zoom en Oudenbosch. Insprekers wijzen erop dat de ter plaatse gelegen spoorwegovergangen thans reeds frequent en langdurig gesloten zijn; bij intensivering van het railgoederenvervoer zal de frequentie en duur nog verder toenemen. Dit leidt niet slechts tot een slechtere bereikbaarheid van woningen, bedrijven en (centrum)functies aan de andere zijde van de spoorweg, maar ook tot een slechtere bereikbaarheid van eerder genoemde hulpdiensten in geval van calamiteiten. De gevolgen van de van wachtende auto's afkomstige luchtverontreiniging evenzeer in beschouwing nemend trekken veel insprekers de conclusie dat de beoogde intensivering van het railgoederenvervoer reconstructie van de gelijkvloerse kruisingen meer dan ooit noodzakelijk maakt. Insprekers dringen in dit verband aan op nauw overleg met belanghebbenden over de lokale vormgeving van de reconstructie.

6. Natuur en landschap

Doorsnijding

Veel insprekers spreken zich uit tegen capaciteitsuitbreiding van de goederenspoorverbinding Roosendaal - Antwerpen om reden van doorsnijding van karakteristieke West-Brabantse (polder)landschappen. Insprekers stellen zich daarbij op het standpunt dat West-Brabant thans - ook in recreatief opzicht - een waardevolle buffer vormt tussen de grote industrie locaties Rotterdam en Antwerpen. In dit verband bepleiten insprekers met name het behoud van het tussen Ossendrecht en Bergen op Zoom gelegen natuurmonument De Brabantse Wal, dat samen met het Markiezaat onlosmakelijk is verbonden aan het zeekeleigebied ten westen van Ossendrecht en Woensdrecht. Insprekers wijzen erop dat deze Scheldepolder de enige nog bestaande polder in zijn soort is en daardoor een grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde heeft; het waterschap Zeeuwse Eilanden benadrukt dat de Ossendrechtse Kil en de Woensdrechtse Kil zijn aangemerkt als natte ecologische verbindingzone.

Staatsbosbeheer dringt bij doorsnijding van het natuurgebied 'Schor van Ossendrecht' erop aan mogelijkheden voor mitigering dan wel compensatie van eventuele schade nader te onderzoeken. Bijzondere aandacht dient daarbij uit te gaan naar de waterhuishoudkundige situatie in en rond dit natuurgebied.

Enkele insprekers spreken hun verbazing uit over de in de Startnotitie voorgestelde doorsnijding van natuurgebieden, terwijl in 1994 met betrekking tot hetzelfde gebied is geconcludeerd dat de milieugevolgen van het (HSL-)GH-tracé zijn onderschat. Andere insprekers spreken hun verbazing uit over de constatering dat de beoogde uitbreiding van de spoorcapaciteit in strijd is met het streekplan van de provincie Noord-Brabant, waarin voor bedoeld gebied sprake is van zeer waardevolle openheid op lokale en regionale schaal. Indien gehoor wordt gegeven aan het voorstel van de gemeente Bergen op Zoom, die een verbanning van de bestaande spoorlijn uit de stad voorstaat door deze te verplaatsen naar de rand van de stad, ontstaat volgens sommige insprekers niet slechts een verplaatsing van de woon- en leefmilieuproblematiek, doch ook een doorsnijding van nationaal erkende landschappen zoals Mattemburgh, natuurgebied Groot Molenbeek, natuurgebied Lievensberg en natuurreservaat Zoomland.

Cultuurhistorische waarden

Verschillende insprekers merken op dat de Startnotitie ten onrechte geen aandacht schenkt aan het bestaan en het daarbij behorende woon- en leefmilieu van Völckerdorp. Dit kleinste dorp van Zeeland vertegenwoordigt volgens deze insprekers evenwel de geschiedenis van de polders en in het bijzonder het antropologische aspect van het fenomeen van de polderheer en zijn arbeiders.

De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek constateert lacunes in de bestudering van cultuurhistorische en met name archeologische waarden. De Rijksdienst wijst er echter op dat de plannen voor capaciteitsuitbreiding van grote invloed kunnen zijn voor het mogelijk ter plaatse aanwezige bodemarchief, waaronder krekens alsmede de in 1522 verdrinken dorpen Agger (bij alternatief A) en Bath (bij alternatief B). De westelijke omleidingsvariant voert bovendien op een groot aantal plaatsen door gebieden met een (middel-) hoge archeologische verwachting (enkeerdgronden/esdekken). In dit verband dient rekening te worden gehouden met de wenselijkheid van archeologisch vooronderzoek.

7. Bodem en water

Waterschap Het Scheldekwartier geeft te kennen geen voorstander te zijn mogelijke negatieve effecten voor de regionale waterhuishouding in de omgeving van de nieuwe spoorverbinding in de vorm van peilverlagingen, waardoor bemaling noodzakelijk is. In dit verband dringt het waterschap erop aan bij de nadere uitwerking de huidige oppervlaktewaterpeilen als randvoorwaarde te laten gelden.

Andere insprekers, met name werkzaam in de agrarische sector, vragen met het oog op het behoud van de kwaliteit van gewassen aandacht voor mogelijke inklinking van landbouwgronden als gevolg van verandering in de waterhuishouding.

8. Landbouw

Verschillende insprekers, waaronder Milieuvereniging Benegora, wijzen erop dat nieuwe doorsnijding c.q. versnippering van het in het studiegebied gelegen polderlandschap leidt tot een zodanige verkleining van landbouwgronden, dat de economische bedrijfsuitoefening (verder) onder druk komt te staan. Een aantal boerderijen zal moeten verdwijnen.

De land- en tuinbouworganisaties NCB en GLTO maken ten opzichte van de bundelingsalternatieven bezwaar tegen het grote ruimtebeslag van de bij deze alternatieven behorende Sloebogen. Insprekers benadrukken dat dit ruimtebeslag leidt tot verlies van een grote oppervlakte landbouwgrond in een gebied dat landbouwkundig van grote waarde is. Ook de westelijke omleidingsvariant zal een ingreep betekenen in intensief door de landbouw in gebruik zijnde gronden, die uitsluitend vanwege zwaarwegende noodzaak uit productie mogen worden genomen. In dit verband stellen insprekers dat de huidige belemmeringenkaart ten onrechte lijkt uit te gaan van het zonder meer kunnen opgeven van de landbouwkundige functie in het onderhavige gebied. Een zorgvuldige afweging is volgens insprekers evenwel noodzakelijk. Tevens zal aandacht uit moeten gaan naar compensatievormen, anders dan op grond van wettelijk verplichte schadeloosstellingen. In dit verband denken NCB en GLTO aan het beschikbaar stellen van gelden om de structuur van de landbouw te herstellen dan wel te verbeteren.

*Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
januari 1999*

3. INSPRAAKRAPPORT STARTNOTITIE CAPACITEITSUITBREIDING SPOORVERBINDING ROOSENDAAL-ANTWERPEN

Weergave van de inspraakreacties op de Startnotitie Capaciteitsuitbreiding Spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen en de reactie daarop van de Minister van Verkeer & Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING.....	2
1.1 ALGEMEEN	2
1.2 INSpraakPROCEDURE	3
1.3 VERWERKING INSpraakREACTIES.....	4
1.4 LEESWIJZER	6
2 INSpraakREACTIES EN BEANTWOORDING.....	7
2.1 PROBLEEMVERKENNING EN DOEL.....	7
2.1.1 Probleemverkenning en onderbouwing.....	7
2.1.2 Doel en nut.....	8
2.1.3 Relatie met andere studies en projecten	9
2.1.4 Studie- en aandachtsgebied	9
2.2 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN UIT DE STARTNOTITIE	10
2.2.1 Nul-alternatief	10
2.2.2 Bezwaren tegen alternatieven.....	11
2.2.3 Voorkeuren voor alternatieven	11
2.3 ALTERNATIEVEN EN VARIANTEN UIT DE INSpraakREACTIES	12
2.3.1 Alternatieve vervoerwijzen	12
2.3.2 Alternatieve routes	13
2.3.3 Alternatieven voor aanleg.....	16
2.4 TE VERWACHTEN EFFECTEN.....	17
2.4.1 Geluid.....	18
2.4.2 Trillingshinder.....	19
2.4.3 Bodem en water	21
2.4.4 Natuur, landschap en ecologie.....	21
2.4.5 Risico's van gevaarlijke stoffen	23
2.4.6 Woon- en leefmilieu.....	25
2.4.7 Recreatie.....	26
2.4.8 Landbouw.....	27
2.4.9 Luchtverontreiniging.....	27
2.4.10 Regionale economie.....	28
2.4.11 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid	28
2.4.12 Cultuurhistorie en archeologie.....	29
2.4.13 Ruimtelijke ontwikkeling en planvorming.....	30
2.5 KOSTEN EN FINANCIERING	31
2.6 SCHADE EN -REGELINGEN	32
2.7 PROCEDURE	35
2.7.1 Tracéwet/m.e.r.-procedure	35
2.7.2 Planproces en informatie	38
3 VERVOLG VAN DE PROCEDURE.....	41
3.1 ALGEMEEN	41
3.2 TRACÉWETPROCEDURE-MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE (M.E.R.)	41

1 Inleiding

1.1 Algemeen

In het kader van de Tracéwet-procedure en procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) voor de spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen is op 8 september 1998 door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Startnotitie Capaciteitsuitbreiding Spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen ter visie gelegd.

In de periode van 8 september tot en met 15 oktober heeft een ieder de mogelijkheid gehad te reageren op de Startnotitie. Het voorliggende rapport bevat een overzicht van de vragen die gesteld zijn in de 408 binnengekomen inspraakreacties en de daarbij geformuleerde antwoorden. De inspraakreacties zijn gebruikt voor het opstellen van het advies voor de Richtlijnen door de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Dit advies en de inspraakreacties hebben de basis gevormd voor de Richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) Verbinding Roosendaal - Antwerpen. De Richtlijnen zijn vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De milieu-effecten zullen geïntegreerd worden afgewogen in de Trajectnota/MER Verbinding Roosendaal - Antwerpen.

1.2 Inspraakprocedure

De inspraaktermijn voor deze fase van de studie naar de Capaciteitsuitbreiding spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen bedraagt formeel 5 weken (vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht (Awb)).

Tijdens de inspraakperiode van de Startnotitie, zijn vier informatie-avonden georganiseerd in het studiegebied. Op deze avonden is aan belangstellenden zoveel mogelijk informatie gepresenteerd over het project Verbinding Roosendaal - Antwerpen. Deze informatie had betrekking op de te volgen procedure en op de inhoud van de Startnotitie.

De ligging van de verschillende mogelijkheden voor uitbreiding is in de Startnotitie weergegeven door middel van bandbreedtes van ca 500 meter die zijn geprojecteerd op een topografische ondergrond (schaal 1:100.000) van het totale studiegebied. Op de informatie-avonden zijn de bandbreedtes gepresenteerd op een meer gedetailleerde topografische ondergrond (schaal 1:10.000). Hierdoor zijn alle belangstellenden in de gelegenheid gesteld een beeld te krijgen van de exacte ligging van de bandbreedtes. Na een presentatie van het project Verbinding Roosendaal - Antwerpen door NS Railinfrabeheer en Rijkswaterstaat was er gelegenheid om vragen te stellen.

De volgende informatie-avonden zijn georganiseerd:

14 september 1998	Bergen op Zoom	250 bezoekers
21 september 1998	Roosendaal	150 bezoekers
22 september 1998	Woensdrecht	80 bezoekers
23 september 1998	Reimerswaal	40 bezoekers

Op verzoek van de gemeente Halderberge is op 6 oktober 1998 ook een informatieavond georganiseerd. Op deze informatieavond waren 90 bezoekers aanwezig.

1.3 Verwerking inspraakreacties

Alle schriftelijke reacties en meningen zijn gestuurd naar het Inspiraakpunt Verkeer en Waterstaat in Den Haag.

De reacties zijn door het inspraakpunt voorzien van een nummer, de insprekers hebben een ontvangstbevestiging (met dit nummer) ontvangen.

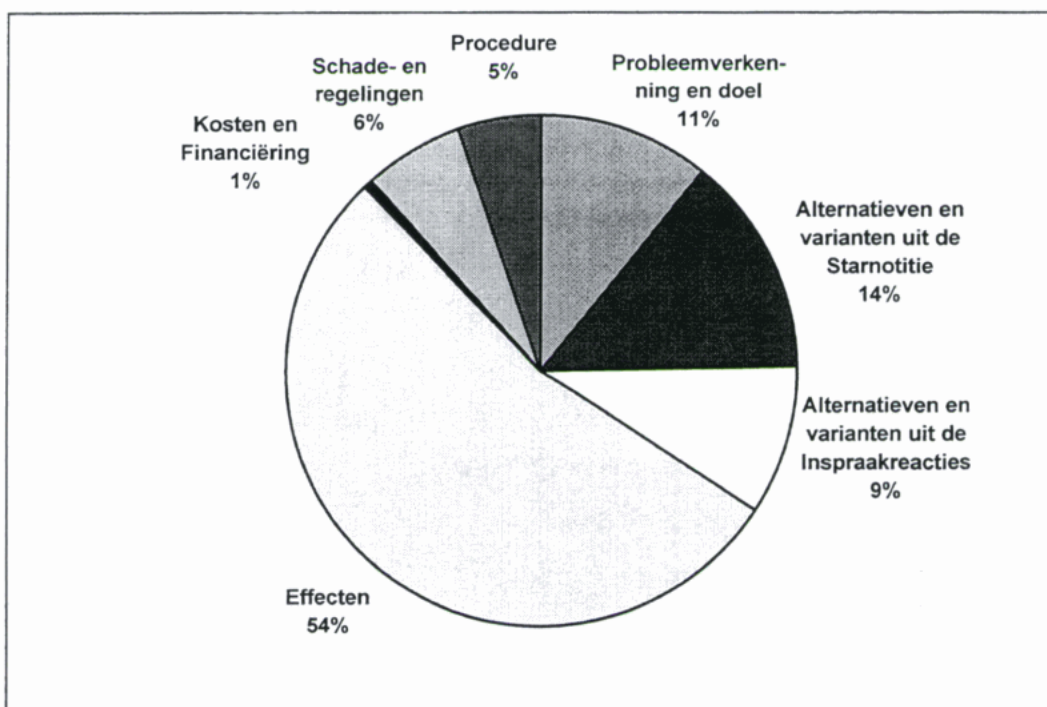
In dit rapport wordt ingegaan op reacties die betrekking hebben op de Startnotitie Capaciteitsuitbreiding spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen.

Alle reacties zijn ingedeeld op hoofdonderwerpen: de rubrieken. Deze rubrieken zijn in grote lijnen gebaseerd op de hoofdstukindeling van de Startnotitie.

Alle afzonderlijke, individuele vragen die over hetzelfde onderwerp gaan zijn samengevat tot "algemene" vragen. Deze "algemene" vragen zijn een samenvatting van de reacties van insprekers. Het rubriceren en categoriseren van de unieke reacties leidt tot een zekere beperking van alle nuances in de vragen.

De reacties die betrekking hebben op nieuwe alternatieven of varianten zijn in een rubriek ingedeeld die niet in de Startnotitie als hoofdstuk is opgenomen, te weten alternatieven en varianten uit de inspraakreacties.

In figuur 1 is een overzicht van de verdeling van de vragen over de verschillende rubrieken.



Figuur 1 Verdeling van de reacties over de rubrieken

In de 408 ingediende schriftelijke reacties, zijn in totaal 3650 vragen gesteld. Veel vragen daarvan hebben dezelfde strekking. Het grootste deel hiervan is ingedeeld in algemene vragen. Uiteindelijk zijn er 30 brieven met in totaal 11 vragen/opmerkingen overgebleven. Het bleek niet haalbaar te zijn deze vragen/opmerkingen onder te brengen in een of meerdere algemene vragen. Enkele van deze brieven bevatten geen vragen, doch slechts opmerkingen die volledig buiten de reikwijdte van deze procedure vielen. Daarbij ging het om opmerkingen als:

- U moet de startnotitie intrekken
- Er is sprake van onbehoorlijk bestuur
- Bezwaar tegen het feit dat van buiten af kan worden besloten over wat er in Bergen op Zoom gebeurt
- Het is niet eerlijk dat reacties uit steden meer invloed hebben dan uit landelijk gebied (omdat er meer mensen wonen in steden en dus meer reacties worden ingediend door mensen uit steden)
- Het is niet juist dat eerst het vervoer mag groeien en dat daarna pas naar oplossingen wordt gezocht.
- Het is niet correct dat in Den Haag wel lang wordt gediscussieerd over 2000 geluidgehinderden rond Schiphol, terwijl de 3000 geluidgehinderden in Bergen op Zoom nauwelijks aandacht krijgen.

Ook is een brief ontvangen met als reactie dat men geen reactie heeft op de Startnotitie.

Daarnaast zijn enkele vragen overgebleven die vanuit praktische overwegingen op deze plaats worden beschreven en beantwoord:

1.

Is het mogelijk in de studie de aanleg van een verbidingsboog tussen de lijn Roosendaal - Lage Zwaluwe en de lijn Roosendaal - Breda op te nemen?

Antwoord: Met deze extra boog zou inderdaad het capaciteitsprobleem op het splitsingspunt ten noorden van Roosendaal kleiner worden. Treinen vanuit Brabant richting België en Zeeland (of omgekeerd) hoeven dan niet langer door Roosendaal te rijden. Echter, het aantal treinen van en naar Brabant is beduidend kleiner dan het aantal treinen van en naar Rotterdam. Deze boog is daarom niet gehonoreerd in de Richtlijnen.

2.

Kan in de procedure een heroverwegingsmoment worden opgenomen in verband met de uitkomst en beoordeling van studie CRANT B?

Antwoord: CRANT B is een verdiepingsslag van CRANT A. In deel A zijn alle problemen op de corridor Rotterdam-Antwerpen in beeld gebracht. De resultaten van Crant deel B zullen worden meegenomen in de Trajectnota/MER-studie. Er is echter op dit moment geen aanleiding om bij voorbaat een heroverwegingsmoment op te nemen. Bovendien zullen de resultaten van CRANT B voor zover relevant in de trajectnota/MER voor VERA worden opgenomen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden per rubriek de vragen beantwoord zoals deze uit de inspraak naar voren zijn gekomen. De in de brieven gestelde vragen zijn onderverdeeld naar rubriek.

In hoofdstuk 3 is het vervolg van de procedure voor de capaciteitsuitbreiding Roosendaal-Antwerpen weergegeven.

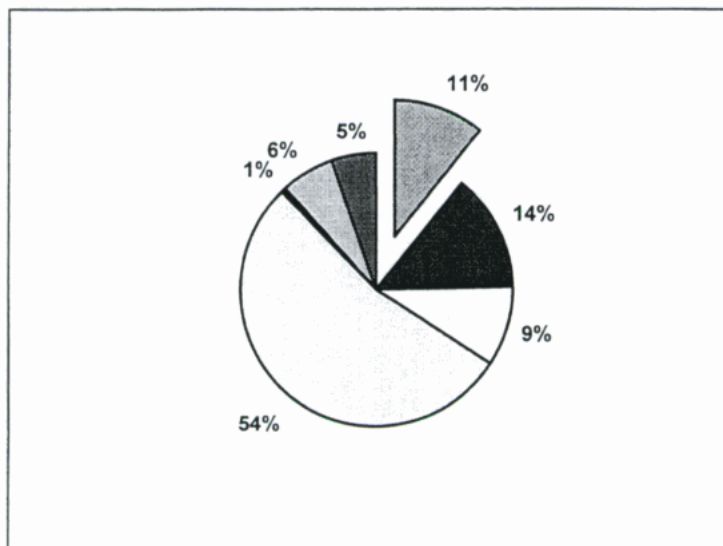
In bijlage 1 is een alfabetische lijst opgenomen met de namen van de insprekers en de uitleg hoe aan de hand van deze lijst de antwoorden op de reacties kunnen worden gevonden.

2 Inspraakreacties en beantwoording

2.1 Probleemverkenning en doel

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek probleemverkenning en doel.

In onderstaande figuur wordt weergegeven welk deel van het totaal aantal reacties valt in deze rubriek.



Figuur 2 Reacties uit de rubriek probleemverkenning en doel

De meest gestelde vraag in deze categorie heeft betrekking op het onderscheid dat is gemaakt tussen aandachtsgebied en studiegebied. Vele insprekers vinden dat de Startnotitie uitgaat van een te beperkt studiegebied en pleiten dan ook voor een uitbreiding van het studiegebied.

2.1.1 Probleemverkenning en onderbouwing

Vraag 1 *Er zijn reeds afspraken gemaakt tussen de Belgische en Nederlandse regering. Worden deze afspraken openbaar gemaakt en betrokken in het onderzoek?*

Antwoord In het kader van de overeenkomst over de HSL Zuid, zijn tussen Nederland en België afspraken gemaakt over het doortrekken van "Lijn 11". Deze afspraken zijn openbaar en behelzen niet meer dan dat Nederland en België gezamenlijk en in goed nabuurschap de noodzaak van een verbinding zullen onderzoeken maar dat deze op zijn eigen merites (dus los van de keuze van een HSL-tracé) zal worden beoordeeld. Daarbij is tevens afgesproken dat de Nederlandse overheid er naar zal streven om voor het jaar 2000 een tracé keuze te maken.

Vraag 2 Het huidige en toekomstig reizigersvervoer kan van invloed zijn op het voorgenomen project. Kan die invloed precies worden aangeven?

Antwoord De invloed van het reizigersvervoer op het project zal volledig in de Trajectnota/MER-studie worden meegenomen. Het gaat daarbij niet alleen om het zogenaamde voorstadsverkeer op het traject Essen-Antwerpen maar ook om het personenverkeer op de Zeeuwse lijn (Roosendaal-Bergen op Zoom-Vlissingen), de HSL Zuid en de verbinding met de Randstad. Uitgangspunt is dat het (verwachte) reizigersvervoer volledig kan worden afgewikkeld. Daarbij zal er van uit worden gegaan dat de HSL Zuid in 2005 is gerealiseerd.

Vraag 3 Kan een betere onderbouwing worden gegeven van de prognoses en noodzaak van het voorgestelde goederenvervoer? Deze zijn namelijk nog niet duidelijk.

Antwoord In de Trajectnota/MER zal een nadere onderbouwing van de probleemstelling worden gepresenteerd. Naast de capaciteitsproblematiek gaat het ook om de huidige en mogelijk toekomstige milieuproblemen langs het spoor. De noodzaak om de spoorcapaciteit mogelijk uit te breiden en om (milieu)maatregelen te nemen komt dan aan de orde. Ook de potenties van de binnenvaart en buisleidingen als mogelijke oplossing voor afwikkeling van de verwachte hoeveelheid goederen zullen nader worden onderzocht.
De gehanteerde prognoses in de Startnotitie zijn gebaseerd op de economische lange termijn scenario's van het CPB. Daarbij gaat het niet alleen om een groei van het goederenvervoer per spoor maar ook zijn er groeicijfers voor alle modaliteiten berekend. Het is dus niet zo dat de groei van het vervoer per spoor ten koste gaat van het transport per buisleiding of per binnenvaartschip. Wel is er sprake van een zekere uitwisselbaarheid tussen het vervoer per spoor en het vervoer per binnenvaart of buisleiding. Deze mogelijkheden zullen in de Trajectnota/MER worden gepresenteerd.
Welke spoorverbinding (incl. de nu voorliggende alternatieven en verbindingsbogen) nu het meest geschikt is voor de afwikkeling van de verwachte hoeveelheid goederen is nu juist onderwerp van studie. Voor elk alternatief zal worden aangegeven: de verwachte tonnages, de aantallen treinen (verdeeld over dag, avond, nacht), de bestemmingen, de soorten goederen (inclusief gevaarlijke stoffen) en het reizigersvervoer.

2.1.2 Doel en nut

Vraag 4 Wordt in het onderzoek opgenomen of alternatieven geheel of gedeeltelijk gebruikt kunnen worden voor reizigersvervoer; met name voor een meer directe verbinding met Zeeland?

Antwoord De alternatieven A en B worden ontwikkeld voor het goederenvervoer. Gezien de ligging van de bevolkingskernen en de vervoersrelatie wordt reizigersvervoer op de alternatieven A en B niet realistisch geacht. De mogelijkheden voor het reizigersvervoer op de nieuw aan te leggen infra worden daarom niet in deze studie meegenomen.

2.1.3 *Relatie met andere studies en projecten*

Vraag 5 *Andere studies en projecten kunnen van invloed zijn op het voorgestelde goederenvervoer; (HSL; Betuweroute; Montzenroute; IJzeren Rijn; CRANT-B etc). Wat zal die invloed zijn?*

Antwoord De genoemde projecten zijn geheel verschillend van aard. De HSL Zuid betreft de verplaatsing van hogesnelheidsreizigerstreinen van het traject Lage Zwaluwe - Essen naar het nieuwe HSL - tracé (omstreeks 2005). De andere projecten Betuweroute, Montzenroute en de IJzeren Rijn betreffen het goederenvervoer in West-Oost richting. Van elk van de projecten zal worden aangegeven wat de invloed is. Het gaat dan om de vraag welke invloed de realisering van een van deze projecten heeft op de noodzaak om capaciteitsmaatregelen in het studiegebied te treffen.

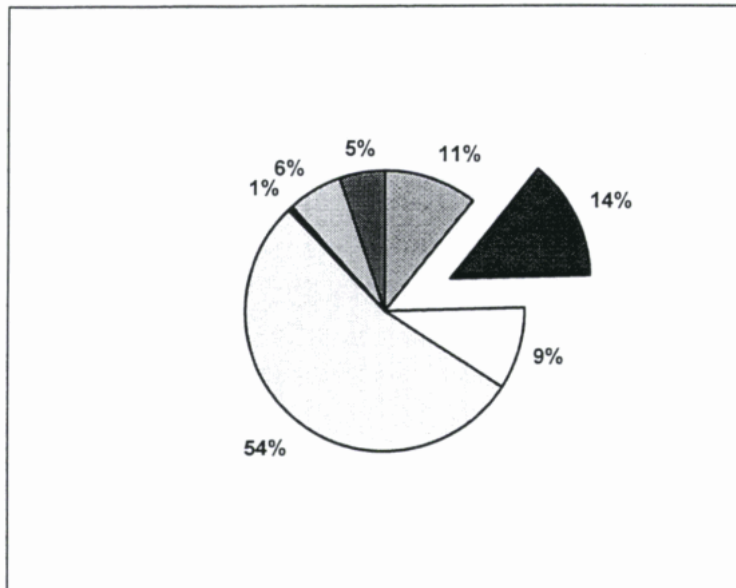
2.1.4 *Studie- en aandachtsgebied*

Vraag 6 *In het aandachtsgebied worden minder effecten bestudeerd dan in het studiegebied. Kan het studiegebied in verschillende richtingen worden uitgebreid, gezien de te verwachten effecten en het gebied waarover die zich uitstrekken?*

Antwoord De reden om in het aandachtsgebied minder effecten te bestuderen ligt in het feit dat in het aandachtsgebied de aanleg van nieuwe infrastructuur niet wordt overwogen. Daardoor zijn er geen effecten die te maken hebben met de aanleg van infrastructuur, alleen met het (intensiever) gebruik van het spoor. Conform de richtlijnen dienen bij het onderzoek naar effecten in het aandachtsgebied in ieder geval de effecten op het gebied van geluid, trillingen, externe veiligheid, woon- en leefmilieu en verkeer en vervoer (zoals overwegen) worden betrokken.

2.2 Alternatieven en varianten uit de Startnotitie

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek alternatieven en varianten uit de Startnotitie. In onderstaande figuur wordt weergegeven welk deel van het totaal aantal reacties valt in deze rubriek.



Figuur 3 Reacties uit de rubriek alternatieven en varianten uit de Startnotitie

Veel insprekers hebben in hun reactie opmerkingen gemaakt over alternatieven en varianten uit de Startnotitie. Veel argumenten zijn aangedragen om het alternatief waarbij de insprekers het meest direct bij betrokken zijn, als slecht alternatief te bestempelen, of voorkeuren zijn uitgesproken voor alternatieven die zich niet in de directe nabijheid van insprekers bevinden. Daarnaast wordt meermaals gemeld dat er niet echt alternatieven zijn gepresenteerd.

2.2.1 Nul-alternatief

Vraag 7 *Kan een betere benutting van Lijn 12 nader worden onderzocht, ook wanneer de HSL gereed is? Kan dit als een reëel alternatief worden opgenomen in het onderzoek?*

Antwoord De mogelijkheden om Lijn 12 beter te benutten zullen in de studie worden onderzocht. Dit is ook expliciet in de Richtlijnen opgenomen.

2.2.2 *Bezwaren tegen alternatieven*

Vraag 8 Zijn er naast de gepresenteerde alternatieven, wellicht alternatieven met een betere ligging mogelijk?

Antwoord In de Startnotitie zijn de tracé-alternatieven slechts globaal verkend. Van de genoemde alternatieven is slechts een globale ligging weergegeven. Deze zullen in de Trajectnota/MER nader worden uitgewerkt. Naar aanleiding van de Startnotitie zijn in de inspraak andere alternatieven ingebracht. Op basis van deze reacties is besloten een omleiding om Bergen op Zoom mee te nemen. Ook van dit alternatief wordt de precieze ligging in de Trajectnota/MER nader onderzocht.

Vraag 9 Tegen verschillende alternatieven of delen daarvan wordt bezwaar gemaakt. Soms worden er specifieke nadelen genoemd, zoals geluidoverlast of veiligheidsrisico's. Deze komen bij het betreffende onderwerp verderop in deze notitie aan de orde.

Antwoord Het is in deze fase nog te vroeg om een voorkeur voor of bezwaar tegen bepaalde alternatieven te uiten. Dat kan in de volgende fase (Trajectnota/MER), als de tracés en de bijbehorende milieu-effecten verder zijn uitgewerkt.

Vraag 10 Weergegeven wordt een algemeen bezwaar tegen het hele voornemen. Soms worden er meerdere redenen genoemd. Deze zijn dan bij het betreffende onderwerp beantwoord.

Antwoord Het Kabinet heeft besloten tot het starten van de studie. Op basis van de studie zal beslist worden of het project doorgaat en zo ja, via welk alternatief. Dit zal op basis van de Trajectnota/MER geschieden. Daarop is weer inspraak mogelijk.

2.2.3 *Voorkeuren voor alternatieven*

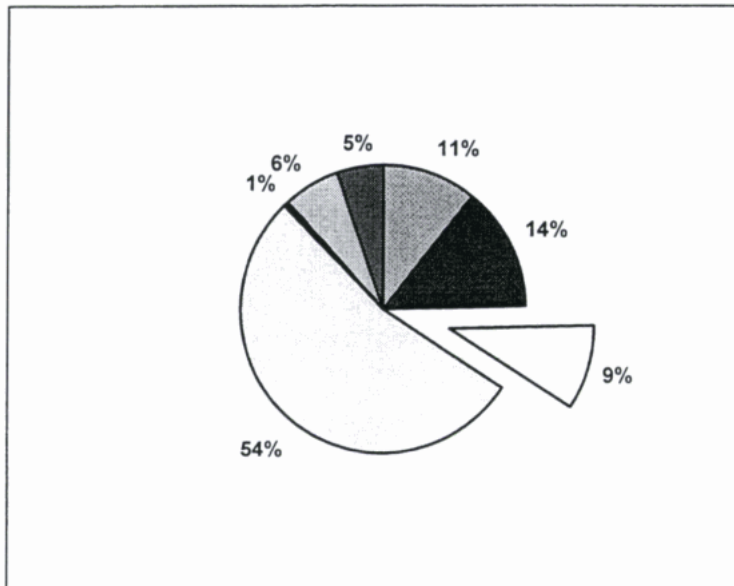
Vraag 11 Aangegeven wordt een voorkeur voor alternatieven of delen daarvan.

Antwoord Het uitspreken van een voorkeur voor een bepaald alternatief is op dit moment nog nietaan de orde. Pas na publicatie van de Trajectnota/MER (naar verwachting begin 2000), kunnen voorkeuren worden uitgesproken en zullen de Ministers van V&W en VROM, na inspraak en advisering daarover, een standpunt bepalen over de voortgang van het project. Indien dit standpunt positief is, wordt tegelijkertijd aangegeven welk alternatief in een Ontwerp Tracébesluit zal worden uitgewerkt.

2.3 Alternatieven en varianten uit de inspraakreacties

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek alternatieven en varianten uit de inspraakreacties.

In onderstaande figuur wordt weergegeven welk deel van het totaal aantal reacties valt in deze rubriek.



Figuur 4 Reacties uit de rubriek alternatieven en varianten uit de inspraakreacties

De reacties in deze categorie zijn verdeeld in 3 groepen. Er is gewezen op alternatieve vervoerswijzen, er zijn alternatieve routes aangegeven en er zijn alternatieven voor aanleg aangeduid. De meeste reacties vallen in de tweede groep. Vooral alternatieven als omleiding Bergen op Zoom zijn vaak genoemd. Daarnaast is door veel insprekers gewezen op andere vervoerswijzen, zoals over water en per buis.

2.3.1 Alternatieve vervoerswijzen

Vraag 12 *De mogelijkheden en een verbeterd gebruik van andere soorten infrastructuur, zoals: binnenwateren, buisleidingen, bestaande wegen, moet expliciet deel uit maken van het onderzoek.*

Antwoord Onderzoek naar andere modaliteiten heeft al plaats gevonden. Hieruit blijkt dat een deel van de goederenstromen ook via een andere vervoerswijze vervoerd zou kunnen worden. Desondanks zal altijd een (weliswaar beperkter) capaciteitsprobleem blijven bestaan. De resultaten van dit onderzoek zullen worden verwerkt in de Trajectnota/MER.

Daarbij zal worden aangegeven wat de kansen voor andere vervoerswijzen zijn en in welke mate dit consequenties heeft voor het capaciteitsprobleem en de oplossing er van.

Onderzoek naar het gebruik van de weg vindt niet plaats. Het is immers de bedoeling de groei van het weggebruik zoveel mogelijk te beperken en de groei van het goederenvervoer op te vangen door meer milieuvriendelijke transportwijzen zoals vervoer over het spoor, water en buisleidingen.

2.3.2 *Alternatieve routes*

Vraag 13 Kan bij de nadere uitwerking van alternatieven zoveel mogelijk gebundeld worden met bestaande infrastructuur?

Antwoord Bij de uitwerking van de alternatieven zal de mate van bundeling met bestaande infrastructuur een belangrijk criterium zijn.

Vraag 14 Kunnen de in de Startnotitie weggeschreven alternatieven zoals voormalige HSL-tracés, gebruik van bestaande baan etc. alsnog onderzocht worden?

Antwoord In de Richtlijnen is opgenomen dat alsnog een alternatief tracé langs de oostzijde van Bergen op Zoom moet worden onderzocht. Het gaat om de tracés langs de A58 en langs de buisleidingenzone (door de Wouwse plantage). In feite zijn dit delen van twee voormalige HSL-tracés. Gebruik van bestaande spoorinfrastructuur was al opgenomen in de Startnotitie. Ook dit is in de Richtlijnen opgenomen.

Vraag 15 Wordt er een betere compacte variant voor de Sloeboom onderzocht?

Antwoord Bij het onderzoek naar de mogelijkheden voor een Sloeboom zal naar een compacte variant worden gezocht. Het al dan niet realiseren van een Sloeboom - verbinding van alternatief A of B met de Zeeuwse lijn richting Vlissingen - kan los beschouwd worden van de beide alternatieven A of B en zal dus op eigen merites worden beoordeeld. Het gaat o.a. om de vraag of er voldoende vervoer is dat gebruik zal kunnen maken van zo'n boom.

Vraag 16 Is het mogelijk (in algemene zin) een omleiding om Bergen op Zoom op te nemen in de studie?

Antwoord In de Richtlijnen is opgenomen dat een oostelijke omleiding om Bergen op Zoom zal worden bestudeerd om de kern te ontzien. Het gaat om de tracés langs de A58 en langs de buisleidingenzone (door de Wouwse plantage).

Vraag 17 Is een route over de oude verbinding tussen het Nederlands en Belgisch spoorwegnet via Tilburg-Turnhout een mogelijkheid?

Antwoord In de afspraken met België en in de 4^e Partiële Herziening van het SVV II is vastgelegd dat een eventueel nieuw grensoverschrijdingspunt bij Zandvliet zou liggen. Een tracé zoals voorgesteld in deze vraag, ligt buiten de corridor Rotterdam - Antwerpen en zou een aanzienlijke omleiding van het treinverkeer betekenen. Daarbij zou gebruik moeten worden gemaakt van de nu reeds zeer drukke Brabant-route (spoorlijn Breda - Venlo). Een dergelijk alternatief wordt daarom niet in de studie meegenomen.

Vraag 18 Is een tracé mogelijk dat vanaf de grensovergang van Lijn 11 meer direct aansluit op de bestaande baan bij Roosendaal?

Antwoord Vanuit de doelstellingen van het SVV II en de VINEX is bij de ontwikkeling van nieuwe tracés de mogelijke bundeling met (hoofd-)infrastructuur zwaarwegend geweest. Het in de vraag genoemde alternatief bundelt niet of in beperkte mate, maar doorsnijdt daarentegen een gebied met grote natuurwaarden. Daarom is er voor gekozen dit alternatief niet in studie te nemen. In de Richtlijnen zijn twee alternatieven toegevoegd die (deels) tegemoet komen aan deze vraag; het tracé langs de A58 en het tracé langs de buisleidingenzone. Beide zijn tracés die zoveel mogelijk bundelen met bestaande infrastructuur.

Vraag 19 Kunnen bij een westelijke omleiding Roosendaal de bestaande sporen tot aan de aansluitingen worden verwijderd?

Antwoord Het verwijderen van de bestaande spoorbaan bij een westelijke omleiding om Roosendaal levert geen bijdrage aan het oplossen van het geconstateerde capaciteitsprobleem. Het maakt dan ook formeel geen deel uit van het voornemen. Wel kan het zo zijn dat het verwijderen van de bestaande spoorbaan een aanzienlijke vermindering van hinder oplevert. In de Trajectnota/MER-studie zal daarom toch globaal verkend worden wat de voordelen (en ook de mogelijke nadelen) zijn die samenhangen met het opbreken van de bestaande spoorbaan. Hierbij spelen onder meer de bereikbaarheid van het emplacement en het station Roosendaal en de spoorverbinding met Breda een rol.

Vraag 20 Is een gedeeltelijke bundeling met de A17 of de A16 (delen van vroegere HSL-varianten) mogelijk?

Antwoord In veel inspraakreacties is aangegeven dat er mogelijk sprake moet zijn van een omleiding om Oudenbosch en Zevenbergen. De noodzaak daarvoor moet blijken uit het onderzoek naar de effecten van het intensiever gebruik van de bestaande baan.

In de Trajectnota/MER-studie zal echter geen omleiding om Oudenbosch en Zevenbergen en daarmee een mogelijke bundeling met de A17 of A16 worden meegenomen. De spoorverbinding ten noorden van Roosendaal is opgenomen in het aandachtsgebied van de studie. Dit betekent dat de effecten van de voorgenomen ingreep en de bijbehorende maatregelen wel zullen worden beschreven, maar dat alternatieve tracé's niet aan de orde zijn (zie ook vraag 6). Verwacht wordt dat een verantwoorde inpassing in Oudenbosch en Zevenbergen gerealiseerd kan worden, uitgaande van de bestaande ligging van het spoor.

Ook vanuit capaciteitsoogpunt wordt een omleiding niet overwogen. De capaciteitsproblematiek, die aanleiding is voor deze studie, doet zich voor op het traject Roosendaal-Antwerpen. Een omleiding om Oudenbosch en Zevenbergen, door bundeling met de A17 of A16, biedt hiervoor geen oplossing.

Vraag 21 Is een geheel of gedeeltelijke bundeling met A4/A58 of met de buisleidingenstraat (mede bedoeld als omleiding Bergen op Zoom) mogelijk?

Antwoord De commissie m.e.r. heeft geadviseerd een oostelijke omleiding om Bergen op Zoom op te nemen in de studie. Bundeling met de buisleidingenstraat en de A58 zijn daarbij aangegeven als vertrekpunt. In de Richtlijnen is dit overgenomen. Daarbij wordt overigens wel aangetekend dat deze omleiding waarschijnlijk een aantasting van bestaande natuurgebieden zal betekenen. De effecten van een oostelijke omleiding zullen worden vergeleken met de effecten van een alternatief door Bergen op Zoom.

Vraag 22 Is een route langs de oost- of westzijde van het Schelde-Rijnkanaal richting Rotterdam (mede als omleiding voor Bergen op Zoom) mogelijk?

Antwoord Het betreft hier een geheel nieuwe spoorlijn tussen Antwerpen en Rotterdam. Zo'n alternatief wordt afgewezen als een te zwaar middel voor het geconstateerde probleem. Het maakt dan ook geen deel uit van de te onderzoeken alternatieven in de Trajectnota/MER-studie.

Vraag 23 Is het mogelijk het emplacement van Roosendaal te verplaatsen naar elders (Borchwerf, tussen Alternatief A en B, aan de grens met Zeeland)?

Antwoord In de studie gaat het voor wat betreft het emplacement om twee vragen:

1. Neemt ten gevolge van de groei van het goederenvervoer de problematiek van het emplacement Roosendaal (geluid, gevaarlijke stoffen) toe en zo ja welke maatregelen horen daarbij.
2. In het verlengde daarvan de vraag of het verminderen van het aantal treinen door Roosendaal een oplossing is voor de nu geconstateerde milieuproblematiek op het emplacement biedt. Dit laatste wordt onderzocht met de omleiding aan de westkant van Roosendaal.

Bij de behandeling van de 4^e Partiële Herziening van het SVV II (april 1998) is toegezegd in de Trajectnota/MER de uitplaatsing van treinen te laten onderzoeken in verband met de problematiek op het emplacement door het rangeren met gevaarlijke stoffen. Dit houdt in dat er minder goederenvervoer door Roosendaal gaat waardoor de problematiek van gevaarlijke stoffen gereduceerd wordt.

Een onderzoek om het emplacement uit te plaatsen maakt echter geen deel uit van deze studie.

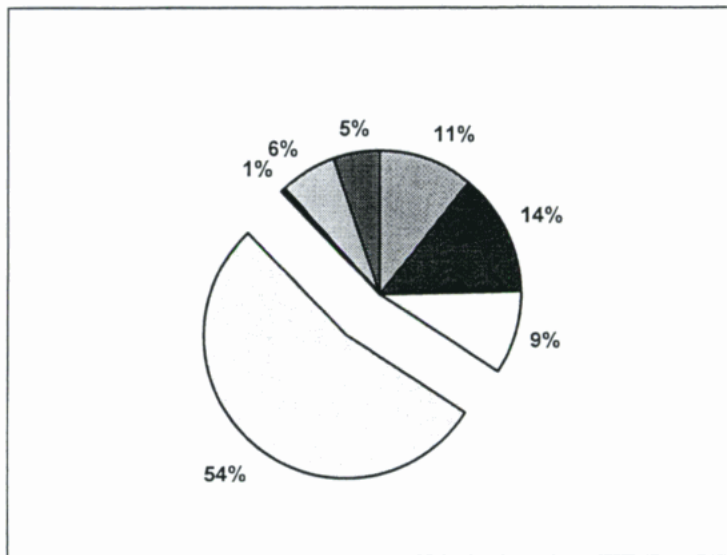
2.3.3 *Alternatieven voor aanleg*

Vraag 24 Wordt in de studie expliciet aandacht besteed aan ondergrondse en verdiepte ligging?

Antwoord Uitgangspunt van de studie is een maaiveldligging. Verdiepte of ondergrondse ligging zal deel uitmaken van het onderzoek wanneer redelijkerwijs is aangetoond dat een andere - bovengrondse - oplossing niet goed mogelijk is of dat daarbij wettelijke grenzen worden overschreden. Het middel (ondergrondse of verdiepte ligging) moet dus in verhouding staan tot de kwaal (overlast). Om die reden zal dus altijd eerst een maaiveldligging worden bekeken.

2.4 Te verwachten effecten

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek te verwachten effecten. In onderstaande figuur wordt weergegeven welk deel van het totaal aantal reacties valt in deze rubriek.



Figuur 5 Reacties uit de rubriek te verwachten effecten

Zoals ook in andere grote spooruitbreidingsprojecten is in dit project vooral veel zorg geuit over en aandacht gevraagd voor effecten van geluid en trilling. Veel vragen zijn daarover gesteld. De antwoorden worden bij de vragen over geluid en trillingen gegeven. Echter diverse malen werd ook de relatie gelegd tussen geluid- en trillingshinder en het woon- en leefmilieu. Daarom zijn ook onder deze categorie nog reacties over deze effecten verwoord. Daarnaast wordt vaak de opmerking gemaakt dat verwacht wordt dat een waardedaling van de woning zal optreden en wordt de vraag gesteld hoe hiermee wordt omgegaan. Deze vraag is niet onder gebracht in de categorie effecten. Er is een aparte categorie "Schade- en regelingen" gemaakt (zie paragraaf 2.6), waarin de vragen over waardevermindering zijn gecombineerd met andere vragen over schade en waardedaling.

2.4.1 Geluid

Vraag 25 Kunnen een aantal gangbare uitgangspunten van geluidonderzoek zoals het stand-stillprincipe, huidige regelgeving en wettelijke normen wel gehanteerd worden?

Antwoord Bij de berekening van de geluidbelasting in de toekomstige situatie wordt rekening gehouden met de prognoses zoals die in het project VERA worden gehanteerd. De huidige regelgeving is het uitgangspunt voor het geluidonderzoek. Dit betekent dat bij de berekening van eventueel door het project veroorzaakte toename van de geluidbelasting conform het standstill-beginsel zal worden weggenomen, in principe door gebruik te maken van geluidreducerende voorzieningen. Naar verwachting zal dit, ook in de stedelijke gebieden, haalbaar zijn. In de Trajectnota/MER zal zullen de toename van de geluidbelasting, de geluid- reducerende maatregelen en hun effecten in beeld worden gebracht.

Vraag 26 *Kan in het onderzoek specifieke aandacht worden besteed aan cumulatie van geluidhinder? In het bijzonder t.a.v. verschillende bronnen zoals: Havengebied, vliegtuigen, autoverkeer etc.*

Antwoord In gevallen dat rond het spoor de geluidsituatie bepaald wordt door meerdere - belangrijke - geluidbronnen zal een zogenaamde cumulatieberekening worden uitgevoerd. Hierbij wordt primair gedacht aan die delen waar het tracé gebundeld is met bestaande rijkswegen of een combinatie met industrielawaai. Hiermee wordt de kwaliteit van de totale geluidsituatie en de daarmee samenhangende aantallen geluidgehinderden inzichtelijk gemaakt. In de Trajectnota/MER wordt aangegeven hoe deze aantallen gehinderden zullen wijzigen door het project VERA. Daar waar mogelijk worden eventuele voorzieningen zo gedacht dat zij tevens het geluid van andere bronnen reduceren.
Voor de cumulatie van spoorweggeluid met vliegtuiglawaai zijn geen methodes beschikbaar.

Vraag 27 *Met welke maatregelen kan het huidige of toekomstige (te hoge) geluidniveau teruggedrongen worden?*

Antwoord Op dit moment zijn er vele studies gaande over mogelijk stiller goederenvervoer in de toekomst. In de studie zal worden nagegaan in hoeverre het al mogelijk is om hier op te anticiperen. Daarnaast wordt gekeken in hoeverre het mogelijk is door middel van een specifiek baanontwerp de totale geluidproductie van de spoorbaan te reduceren. Bij het terugdringen van de geluidbelasting wordt primair gedacht aan het plaatsen van geluidschermen langs de spoorbaan.

Vraag 28 *Is het mogelijk een aantal meer specifieke uitgangspunten te hanteren voor het te voeren geluidonderzoek; zoals aantal en lengte van treinen, werkelijke geluidemissie, ligging van geluidcontouren en reflectie van geluid op bijzondere locaties?*

Antwoord In de Trajectnota/MER zullen de uitgangspunten voor de geluidberekeningen worden vermeld. Op grond van het Reken- en Meetvoorschrift zal de toekomstige geluidbelasting moeten worden berekend. Specifieke uitgangspunten, zoals: lengte, type en snelheid van treinen, afstand tot en hoogteligging van de spoorbaan, reflectie en absorptie van geluid, zijn onderdelen van dit Reken- en Meetvoorschrift.

Vraag 29 *Vaak is de huidige geluidhinder reeds onacceptabel. Kan een toename van geluidhinder, ook na het nemen van maatregelen op diverse locaties, zorgvuldig in het onderzoek worden opgenomen?*

Antwoord In de huidige situatie is inderdaad vaak al een te hoge geluidbelasting aanwezig. Ook zal de geluidbelasting in veel gevallen toenemen. In het onderzoek worden steeds de volgende criteria gehanteerd:

- probeer de toename van de geluidbelasting, als deze door het project VERA wordt veroorzaakt, middels voorzieningen te voorkomen;
- indien er op dit moment reeds een ongunstige geluidssituatie is, een zogenaamde saneringssituatie, dan wordt getracht deze eveneens met voorzieningen terug te dringen.

Naar verwachting moet in stedelijke gebieden aan het eerste criterium zeker kunnen worden voldaan. Voor het tweede criterium zal in een aantal gevallen hoge geluidschermen noodzakelijk zijn of moeten andere maatregelen worden overwogen. In dit geval zal het onderzoek voor de Trajectnota/MER moeten uitwijzen of een verbetering van de geluidssituatie opweegt tegen de nadelen van een (hoog) geluidsscherm.

2.4.2 Trillingshinder

Vraag 30 *Hoe is de toename van trillingshinder, als gevolg van de toename van aslasten, treinlengte en vervoer, te voorkomen? Blijft daarmee de trillingshinder binnen wettelijke normen? En is het mogelijk een aantal meer specifieke uitgangspunten te hanteren?*

Antwoord Er zijn nog geen wettelijke normen voor de beoordeling van trillingshinder zoals die voor bijvoorbeeld geluidhinder bestaan. Dit heeft te maken met het (nog) ontbreken van een goede berekeningsmethode voor trillingen bij treinverkeer. Wel zal in de Trajectnota/MER de zogenoemde SBR-richtlijn gebruikt worden om trillingshinder te beoordelen. In het onderzoek daarvoor zal -op basis van metingen en modellen- een inschatting van de trillingseffecten worden gedaan.

Die inschatting is mede afhankelijk van specifieke uitgangspunten zoals: aslasten, treinlengte en bodemgesteldheid.

Maatregelen om trillingen te voorkomen of te verminderen zijn zeer beperkt. Er zijn onderzoeken gaande naar het toepassen van trillingsarme baanconcepten. Proefnemingen hiermee tonen aan dat het effect van dergelijke maatregelen ook weer sterk afhankelijk is van treintype, snelheid, bodemsamenstelling en dergelijke.

Vraag 31 Wordt in het onderzoek specifiek aandacht besteed aan de cumulatie van trillingshinder die kan ontstaan ten gevolge van rail- en wegverkeer?

Antwoord Het berekenen van de cumulatie van trillingshinder t.g.v. weg- en railverkeer is zeer moeilijk:

- de trillingshinder van zowel wegverkeer als railverkeer en de toekomstige ontwikkeling daarvan zouden dan te bepalen of te berekenen moeten zijn; hiervoor bestaat echter nog geen goede methode;
- de relatie tussen trillingen van weg- en railverkeer zou eveneens goed te bepalen of te berekenen moeten zijn. Er is tot op heden echter geen berekeningsmethode beschikbaar waarmee beiden onder één noemer zijn te brengen.

Op grond van het bovenstaande zal alleen kwalitatief beoordeeld kunnen worden of er een vorm van cumulatie te verwachten is.

Vraag 32 Vaak is de huidige trillingshinder al merkbaar of zichtbaar. Kan een verwachte toename van trillingshinder en schade aan huizen zorgvuldig worden opgenomen in het onderzoek?

Antwoord Trillingshinder kan inderdaad toenemen, bijvoorbeeld als gevolg van een toename van het aantal goederentreinen. Trillingshinder is dan ook onderwerp van de Trajectnota/MER-studie. Daarbij zal de bestaande situatie en de toekomstige situatie in kaart worden gebracht. De richtlijnen schrijven voor dat dit dient te gebeuren aan de hand van de richtlijnen van de Stichting Bouw Research inzake geluidhinder. Het onderzoek richt zich daarbij op het bepalen van het aantal woningen en andere trillingsgevoelige objecten. Daarmee kan in elk geval een vergelijking worden gemaakt tussen de verschillende alternatieven. In de Richtlijnen is tevens opgenomen dat voor het bepalen van de huidige en toekomstige situatie een aantal metingen en berekeningen zal worden uitgevoerd (zie ook vraag 30).

Of de geconstateerde schade een gevolg is van trillingen door langsrijdende treinen is niet op voorhand te zeggen. De ervaringen (onderzoek Stichting Bodem Research) laten zien dat dit tot op heden niet is aangetoond voor schade aan gebouwen.

2.4.2 Bodem en water

Vraag 33 *Wordt in het onderzoek aandacht besteed aan mogelijke bodemverontreiniging (asbest, koper, ijzer, afval etc.)?*

Antwoord Bestaande bodemverontreinigingen langs spoorlijnen op NS-terrein worden momenteel landelijk in kaart gebracht door de Stichting Bodemsanering NS (SBNS). Deze Stichting heeft een historisch bodemonderzoek voor alle NS-terreinen laten uitvoeren. De meest noodzakelijke terreinen worden reeds gesaneerd. Doel hiervan is het saneren van vervuilde bodems tot een niveau waarop de vervoerfunctie duurzaam kan worden gehandhaafd, zonder gevaar of risico voor de omgeving. Daarnaast is het doel het voorkomen van nieuwe gevallen van bodemverontreiniging. In de Trajectnota/MER-studie zal worden onderzocht in hoeverre de bodem ten gevolge van de voorgenomen activiteit wordt verontreinigd; met welke stoffen, en hoe dit is te voorkomen.

Vraag 34 *Wordt er onderzoek gedaan naar mogelijke veranderingen in de structuur van bodem en waterhuishouding en kan dit zoveel mogelijk voorkomen worden?*

Antwoord De (mogelijke) wijzigingen in de bodemstructuur en de waterhuishouding zullen in de Trajectnota/MER-studie aan de orde komen. Onderzocht zal worden welke effecten de voorgenomen activiteit heeft op onder andere: bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden, grondwaterhuishouding (bijvoorbeeld is er sprake van verdroging of juist vernatting), bodem- en grondwaterkwaliteit, aantasting van bodemopbouw en aardkundige waarden, oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding. De effecten zullen in beeld worden gebracht. Daarbij zal worden aangegeven of deze effecten moeten worden voorkomen en op welke wijze dat kan gebeuren.

2.4.3 Natuur, landschap en ecologie

Vraag 35 *Gesteld wordt dat de regio Zuidwest-Brabant voldoende is bebouwd en ingericht. Een verdere aantasting door nieuwe infrastructuur wordt als onaanvaardbaar ervaren.*

Antwoord In de Trajectnota/MER wordt bij de beschrijving van de effecten van de diverse alternatieven de aantasting van het gebied door nieuwe doorsnijdingen in kaart gebracht, zodat dit aspect kan worden meegenomen in de afweging van alternatieven. In de Trajectnota/MER wordt overigens nog geen voorkeur aangegeven.

- Vraag 36 *Zal het voornemen mogelijk leiden tot versnippering, doorsnijding, geluidbelasting en andere aantasting van natuur(gebieden)?*
- Antwoord Aanleg van nieuwe lijnen zal in veel gevallen inderdaad leiden tot een verdere versnippering van leefgebieden van planten en dieren. Om dit zoveel mogelijk tegen te gaan worden alternatieven ontwikkeld waarbij zoveel als mogelijk met de bestaande infrastructuur gebundeld zal worden.
- Vraag 37 *Is aan te tasten natuur te compenseren?*
- Antwoord De mogelijkheden om verloren natuur elders te compenseren hangen in hoge mate af van het soort natuur of natuurgebied dat verloren gaat. In de Trajectnota/MER zal eerst onderzocht worden of aantasting van natuur zoveel mogelijk is te voorkomen. Daarbij worden gebieden die 'compensatieplichtig' zijn ook aangegeven. Waar, hoeveel en welke soort compensatie uiteindelijk noodzakelijk zal zijn is pas aan te geven na de Standpuntbepaling over de Trajectnota/MER. Dan is bekend of het project doorgang vindt en zo ja welk alternatief de voorkeur heeft. Daarna kan in overleg met de betrokken overheden een zogenoemd compensatieplan worden opgesteld.
- Vraag 38 *Zal het voornemen leiden tot een aantasting van karakteristieke landschappen in de omgeving?*
- Antwoord In de Trajectnota/MER zal specifiek onderzoek gedaan worden naar waardevolle landschappelijke structuren en patronen en de mogelijke effecten daarop; zoals doorsnijding en visuele hinder. In het bijzonder zal aandacht worden besteed aan landschappelijke eenheden met nationale en regionale betekenis en karakteristieke landschappen met een bijzondere openheid.
- Vraag 39 *Worden de huidige ecologische waarden, in het bijzonder de diverse soorten vogels en beschermde diersoorten van de zogenaamde Rode lijst, aangetast?*
- Antwoord In de Trajectnota/MER zal inzicht worden gegeven in de effecten van de verschillende tracés op aanwezige ecologische waarden van het gebied. Daarbij gaat het ondermeer om ruimtebeslag, barrièrewerking, doorsnijding van leefgebieden, migratieroutes en rustverstoring. Onderzocht zal worden wat deze effecten betekenen voor de aanwezige flora en fauna, levensgemeenschappen en soorten met een beschermde status of bijzondere betekenis. De diersoorten van de Rode lijst hebben daarbij bijzondere aandacht.

- Vraag 40 *Wordt er rekening gehouden met de ligging en betekenis van verschillende natuurgebieden en ecologisch waardevolle gebieden en structuren?*
- Antwoord In de Trajectnota/MER zullen de gevraagde onderwerpen opgenomen worden. Voor alle alternatieven zullen de effecten op zowel de bestaande als de geplande natuur- en landschapselementen worden bestudeerd. Hierbij zal ook aandacht worden besteed aan de mogelijkheden tot het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen.
- 2.4.4 *Risico's van gevaarlijke stoffen*
- Vraag 41 *Wordt er een gedegen rampenplan ontwikkeld waarbij hulpverleningsdiensten en bewoners betrokken zijn?*
- Antwoord Het opstellen van een rampenplan maakt geen deel uit van de Trajectnota/MER. Een rampenplan wordt opgesteld door de gemeente. Dit kan plaatsvinden in een latere fase van het project, als het definitieve tracé bekend is. Bijvoorbeeld in de fase van het (Ontwerp) Tracébesluit.
- Vraag 42 *Waarom gaat in een aantal alternatieven vervoer van gevaarlijke stoffen wel door kernen en in andere gevallen niet? Is het mogelijk kernen zoveel mogelijk te ontzien?*
- Antwoord Bij de ontwikkeling van de alternatieven is gekozen voor het zoveel mogelijk bundelen met bestaande infrastructuur om nieuwe doorsnijdingen zoveel mogelijk te voorkomen. Dit leidt ertoe dat het vervoer van gevaarlijke stoffen bij een aantal alternatieven door de bestaande bebouwing gaat. Bij de bestudering van de alternatieven zal het risico voor de omgeving worden meegenomen. Op grond daarvan kunnen de risico's van de verschillende alternatieven met elkaar worden vergeleken. Varianten waarin kernen worden gemeden kunnen dus - bij gelijke vervoerssituaties - gunstiger uitkomen voor dit aspect.
- Vraag 43 *Welk risico ondervinden omwonenden werkelijk en welke maatregelen worden gehanteerd om dit risico terug te dringen?*
- Antwoord In het nationale risicobeleid is een rekenmethodiek ontworpen om een verantwoorde inschatting te kunnen maken van de gevaren voor omwonenden. Tevens is een normeringsstelsel ontwikkeld om onderscheid te maken tussen acceptabele en ongewenste risiconiveaus. Met behulp van die rekenmethodiek kan voor elke woonkern of voor elke woning het risico berekend worden. In de Trajectnota/MER worden zulke berekeningen gemaakt. Er zijn maatregelen denkbaar om de veiligheid te verhogen. Het terugdringen van het aantal overwegen, gebruik van technische waarschuwingssystemen, snelheidsbeperkingen en frequentere inspecties aan het materieel zijn voorbeelden van risico-reducerende maatregelen. Al deze maatregelen zijn er op gericht om de kans op een incident te verlagen. Het is ook mogelijk om de

gevolgen van een eventueel ongeval te beperken. In de Trajectnota/MER zal worden aangegeven welke maatregelen kunnen worden toegepast.

Vraag 44 Op welke wijze is rekening gehouden met de Nota Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het Besluit Risico's zware ongevallen?

Antwoord De nota Risiconormering Vervoer gevaarlijke stoffen is de essentiële leidraad voor de beoordeling van de externe veiligheid in de Trajectnota/MER. Het besluit Risico's zware ongevallen is niet relevant voor deze Trajectnota/MER. Dit besluit is alleen van toepassing op inrichtingen; de zogenoemde doorgaande baan, waar het in dit project om gaat, valt buiten de werking van het besluit risico's zware ongevallen. Zie ook antwoord op vraag 43.

Vraag 45 Ontstaat er een toename van het risico voor omwonenden door meer vervoer van gevaarlijke stoffen?

Antwoord In het algemeen geldt dat bij toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen de risico's voor omwonenden evenredig toenemen. Het is echter mogelijk om ook bij groei in het transport een bepaald veiligheidsniveau te handhaven, namelijk door het treffen van maatregelen. In de Trajectnota/MER wordt nagegaan welke risico's verbonden zijn aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Maatregelen om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen te reduceren, zullen ook worden onderzocht en zonodig in de plannen worden opgenomen.

Vraag 46 Wordt er onderzoek gedaan naar de huidige en toekomstige veiligheidsrisico's van rail-, weg- en vliegverkeer alsmede de cumulatie daarvan?

Antwoord Dit verzoek gaat het onderzoek in het kader van de Trajectnota/MER te boven. Bovendien is het bepalen van de cumulatie van risico's vanuit verscheidene vervoersmodaliteiten nog niet in (reken-) en meetmethoden beschreven. In de Trajectnota/MER worden daarom uitsluitend de huidige en toekomstige risico's van het railverkeer onderzocht.

Vraag 47 Wat voor soorten gevaarlijke stoffen worden vervoerd? Wordt er rekening gehouden met chloor, ammoniak, radio-actief afval, explosieve stoffen enz. ?

Antwoord Van het huidige vervoer is precies bekend welke stoffen er worden vervoerd, welke hoeveelheden in iedere wagon aanwezig zijn en wat de risicokenmerken zijn. Bovendien is op ieder moment de feitelijke positie van elke wagon bekend, niet alleen in geografische zin, maar ook binnen de treinsamenstelling. Voor treinen met chloor is een eigen, stringente regelgeving ontwikkeld zodat die treinen zich met verhoogde veiligheid over het spoorwegnet verplaatsen. In de Trajectnota/MER wordt voor de toekomstige situatie een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de soorten en hoeveelheden gevaarlijke stoffen die vervoerd worden.

2.4.5 Woon- en leefmilieu

Vraag 48 Gesteld wordt dat er een toenemend risico voor de volksgezondheid ontstaat. De angst voor calamiteiten neemt daarbij toe en daarmee neemt een gezond woon- en leefmilieu af. Hoe wordt hiermee omgegaan?

Antwoord In de studie zal onder meer aandacht worden besteed aan de beleving van risico's. Dit onderwerp maakt deel uit van het onderzoek naar de effecten op woon- en leefmilieu in de omgeving van de spoorbaan. In het algemeen gaat het om belevingsaspecten die voortkomen uit een combinatie van effecten als geluid, trillingen en veiligheid. Deze onderwerpen zijn inmiddels opgenomen in de Richtlijnen.

Vraag 49 Hoe wordt omgegaan met de afname van (de kwaliteit van) het woon- en leefmilieu als gevolg van verstoring van de nachtrust?

Antwoord Bij de bepaling van de milieueffecten trillingen, geluidhinder en externe veiligheid wordt nadrukkelijk ook naar de nachtperiode gekeken omdat de normen voor deze periode scherper liggen dan de normen voor de situatie overdag. Op basis van de effecten in de nacht zullen maatregelen worden voorgesteld.

Vraag 50 Op welke wijze wordt omgegaan met de afname van (de kwaliteit van) het woon- en leefmilieu door toenemende visuele hinder? Die visuele hinder zal ondermeer veroorzaakt worden door geluidschermen, de nieuwe spoorlijn zelf en de ligging van ongelijkvloerse kruisingen.

Antwoord Bij het aspect geluid zal er in de Trajectnota/MER-studie primair van worden uitgegaan dat het geluid wordt teruggedrongen door het plaatsen van geluidschermen. Vervolgens wordt gekeken in hoeverre deze geluidschermen mogelijk een nadelig effect hebben ten aanzien van visuele hinder of barrièrewerking. Ook de visuele hinder van nieuwe spoorlijnen en ongelijkvloerse kruisingen en de barrièrewerking daarvan maakt onderdeel uit van het onderzoek. In de richtlijnen is een specifieke bepaling opgenomen t.a.v. nachtelijke geluidhinder. De relatie tussen het equivalente geluidsniveau en de zogenaamde Sound Exposure Level-waarde (een maat waarmee de mate van slaapverstoring kan worden bepaald) moet worden onderzocht.

Vraag 51 *Wordt rekening gehouden met mogelijke afname van geestelijke en lichamelijke gezondheid van bewoners langs het spoor en welke maatregelen zijn hiervoor van toepassing? Kan een Gezondheids-Effectrapportage worden uitgevoerd?*

Antwoord In de (wettelijke) regelingen ten aanzien van geluid en externe veiligheid en de Richtlijnen voor trillingen zijn de grenswaarden vastgelegd die de wetgever c.q. de Ministers acceptabel achten voor de gezondheid, in verband met het vervoer per spoor. Van die regelingen zal het MER uitgaan. Een afzonderlijk GER is dus niet noodzakelijk.

Vraag 52 *Zal de veiligheid voor de omgeving afnemen door bestaande en nieuwe overwegen?*

Antwoord Deze verwachting is niet gerechtvaardigd. Nieuwe overwegen worden niet aangelegd. In die gevallen dat een oversteek noodzakelijk is, zal een ongelijkvloerse kruising moeten worden gerealiseerd. Bij bestaande overwegen moet - ingevolge het rijksbeleid - de toename aan onveiligheid door de komst van extra treinen worden gecompenseerd. Dit kan door bestaande overwegen op te heffen, te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen of door de beveiliging te verhogen.

Vraag 53 *Met welke duurzame maatregelen kan een afname en aantasting van (de kwaliteit van) het woon- en leefmilieu als gevolg van de toename van geluid en trillingen voorkomen worden?*

Antwoord Onderzoek naar de effecten van geluid maakt deel uit van het onderzoek. Om de effecten te beperken kan worden gedacht aan het treffen van mitigerende maatregelen. Dit kan worden gerealiseerd door bronmaatregelen (stillere treinen, stillere baanconstructies), overdrachtsmaatregelen (geluidschermen) en maatregelen aan de woning (gevelisolatie). Onderzocht zal worden welke combinatie van maatregelen moet worden ingezet. Bij al deze maatregelen geldt dat de kosten moeten worden afgewogen tegen de (vermindering) van de effecten. Ten aanzien van trillingen wordt gewerkt volgens de SBR-richtlijn. Voor wat betreft maatregelen om de trillingshinder te reduceren kan worden gedacht aan een trillingsarm baanconcept.

2.4.6 *Recreatie*

Vraag 54 *Bezwaar wordt geuit tegen de ligging van alternatieven in specifieke recreatiegebieden.*

Antwoord Zoals ook in de Startnotitie is aangegeven zal in de studie ook het onderwerp recreatie worden onderzocht. Gekeken zal worden welke effecten het voornemen heeft op bestaande en geplande recreatiemogelijkheden en -voorzieningen.

Vraag 55 *Zal routegebonden recreatie en algemeen recreatief medegebruik van het landelijk gebied nog wel mogelijk zijn?*

Antwoord In het onderzoek naar de effecten van de aanleg van een nieuwe spoorlijn dan wel uitbreiding van de bestaande spoorlijn op het aspect recreatie zal ook aandacht zijn voor toeristische/recreatieve routes. Daarnaast zal de belevingswaarde van de omgeving in het onderzoek worden betrokken.

2.4.7 *Landbouw*

Vraag 56 *Kan aandacht besteed worden aan een vorm van compensatie of structuurmaatregelen voor de landbouw bij nadelige effecten van alternatieven?*

Antwoord In de Trajectnota/MER-studie zullen de effecten op de landbouw worden bepaald. In de afweging is de schade voor de landbouw een van de wegingsfactoren. Pas na een keuze voor een bepaald alternatief kan per betrokkene gekeken worden naar compensatie of structuurmaatregelen. Bij structuurmaatregelen kan gedacht worden aan maatregelen als verbetering van de bedrijfsontsluiting en aanpassing van de verkaveling. Deze maatregelen zijn binnen het onderzoek voor de Trajectnota/MER nog niet te bepalen, maar zullen met name een rol spelen als een gekozen tracéalternatief te zijner tijd wordt uitgewerkt tot (ontwerp) tracébesluit.

Vraag 57 *Heeft het voornemen invloed op o.a. landbouwareaal, bereikbaarheid van bedrijven en daarmee op de economische bedrijfsuitoefening?*

Antwoord Zie ook antwoord op vraag 56.
In de Trajectnota/MER zal voor elk alternatief worden beschreven in hoeverre het effect heeft op vermindering van landbouwgrond, beperking van de bedrijfsvoering en de aantasting van de bestaande kavelstructuren. Eventuele nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering zullen in een volgende fase geminimaliseerd worden. De bereikbaarheid van bedrijven zal gehandhaafd blijven.

2.4.8 *Luchtverontreiniging*

Vraag 58 *Zal de luchtverontreiniging toenemen door uitlaatgassen van wachtend verkeer (als gevolg van het vaker en/of langer gesloten zijn van overwegen)?*

Antwoord Luchtverontreiniging ten gevolge van stof en door uitlaatgassen van wachtende auto's is - mede door het vervangen van een aantal overwegen door ongelijkvloerse kruisingen - een zeer ondergeschikt milieueffect en zal derhalve niet nader worden onderzocht.

Vraag 59 Zal de luchtverontreiniging (stof, slijpsel en dergelijke) toenemen ten gevolge van het toenemend vervoer per spoor?

Antwoord Uit eerdere onderzoeken hiernaar (in het kader van de HSL-Zuid), is gebleken dat de toename van het treinverkeer geen relevante effecten zal hebben op de luchtverontreiniging met koper- of ijzerdeeltjes. In de Trajectnota/MER zal wel aandacht worden besteed aan de invloed van een eventuele toename van de inzet van diesellocomotieven op de spoorverbinding Roosendaal-Antwerpen. Dit betreft met name stoffen NO_x, zwarte rook (roet) en fijn stof. Zie ook vraag 33.

2.4.9 Regionale economie

Vraag 60 Worden bij het bestuderen van effecten ook negatieve effecten op vestigingseisen van bedrijven bestudeerd?

Antwoord In de Trajectnota/MER zal aandacht worden besteed aan economische effecten. In samenwerking met de betrokkenen zal onderzocht worden welke veranderingen door het voorgenomen initiatief zullen optreden in het bruto regionaal product en in de lokale werkgelegenheidseffecten. De gevolgen voor de bedrijfsvestigingen zullen voor de verschillende alternatieven worden bestudeerd.

Vraag 61 Is het mogelijk de regionale of nationale economische betekenis van het project in het onderzoek op te nemen? De betekenis van bestaande en te ontwikkelen bedrijven en vervoerders dient daarin betrokken te worden.

Antwoord De betekenis van het project voor de regionale en nationale economie zal worden onderzocht. Daarbij zal tevens aan de orde komen in hoeverre het rijksbeleid al uitspraken doet over de economische ontwikkelingen van dit gebied, in relatie tot het project (bijvoorbeeld in Rijksnota's als het SVV II, Transport in balans, VINEX etc). Zie ook vraag 60.

2.4.10 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Vraag 62 Gesteld wordt dat ook de kruisingen van bestaande spoorlijnen en wegen ongelijkvloers moeten worden uitgevoerd. Wordt in de studie aangegeven hoe dit opgelost gaat worden in de bebouwde kom en in het landelijk gebied?

Antwoord Dit zal in de Trajectnota/MER worden meegenomen. De methode waarmee dit onderzocht wordt, is thans nog niet bekend, maar zal in de Trajectnota/MER worden weergegeven. Zie ook vraag en antwoord 52.

Vraag 63 *Zal de bereikbaarheid verbeteren, als er minder intensief treinverkeer op bestaand spoor door de bebouwde kom gaat?*

Antwoord In principe zal minder treinverkeer op bestaand spoor tot gevolg hebben dat de overwegen minder vaak dicht zijn. Daarmee zal de bereikbaarheid verbeteren. Het is de vraag waar op bestaand spoor minder treinen gaan rijden. Dit zal in de Trajectnota/MER worden onderzocht.

Vraag 64 *Wordt in het onderzoek rekening gehouden met de algemene wet gelijke behandeling ten aanzien van toegankelijkheid en bereikbaarheid?*

Antwoord De toegankelijkheid en bereikbaarheid waar hier op bedoeld wordt is die van de diverse stations. Dit wordt in principe niet in deze goederenvervoerstudie meegenomen. Als echter als gevolg van dit project aan de stations moet worden gewerkt/veranderd, zal worden bekeken of de toegankelijkheid kan worden meegenomen.

2.4.11 *Cultuurhistorie en archeologie*

Vraag 65 *Wordt in het onderzoek specifiek rekening gehouden met archeologische waarden?*

Antwoord In de studie zal in overleg met de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek, geïnventariseerd worden waar zich archeologisch belangrijke vindplaatsen en archeologisch waardevolle gebieden bevinden. Deze inventarisatie zal vervolgens een rol spelen bij het bepalen van de effecten hierop van de verschillende alternatieven.

Vraag 66 *Wordt in het onderzoek specifiek aandacht besteed aan het behoud van cultuurhistorische waarden in kernen en hun omringend landelijk gebied?*

Antwoord In het onderzoek zal specifiek aandacht worden besteed aan cultuurhistorische waarden in het gebied. De waarden en kenmerken zullen worden beschreven en de effecten van de diverse alternatieven hierop zullen worden onderzocht. Deze effecten zullen ook zoveel mogelijk zichtbaar worden gemaakt met foto's en schetsen.

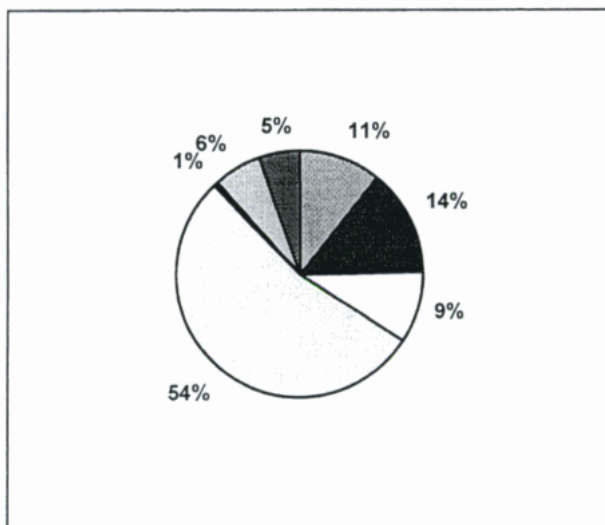
2.4.12 *Ruimtelijke ontwikkeling en planvorming*

Vraag 67 *Wordt rekening gehouden met verschillende huidige en al geplande ruimtelijke functies die een belemmering kunnen vormen voor de ligging van alternatieven (zoals woonlocaties, pijpleidingen, recreatiegebieden, begraafplaatsen e.d.)?*

Antwoord Zoals ook in de Startnotitie is aangegeven, zal in de Trajectnota/MER zo goed als mogelijk rekening worden gehouden met de huidige en toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied. Daarbij moet worden gedacht aan ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, industrielokaties, infrastructuur, recreatie, bijzondere elementen (zoals bv. militaire oefenterreinen, begraafplaatsen en dergelijke) en landschappelijke ontwikkelingen.

2.5 Kosten en financiering

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek kosten en financiering. In onderstaande figuur wordt weergegeven welk deel van het totaal aantal reacties valt in deze rubriek.



Figuur 6 Reacties uit de rubriek kosten en financiering

Over dit onderwerp zijn weinig vragen gesteld.

Vraag 68 *Is er voldoende Rijksfinanciering voor het voornemen?*

Antwoord Het project is opgenomen in de planstudietabel van het onlangs verschenen MIT 1999-2003. Als een indicatie voor de kosten is in het MIT 220-570 mln opgenomen. Het definitief vrijmaken van financiële middelen gebeurt na het Tracébesluit. Zie ook vraag 69.

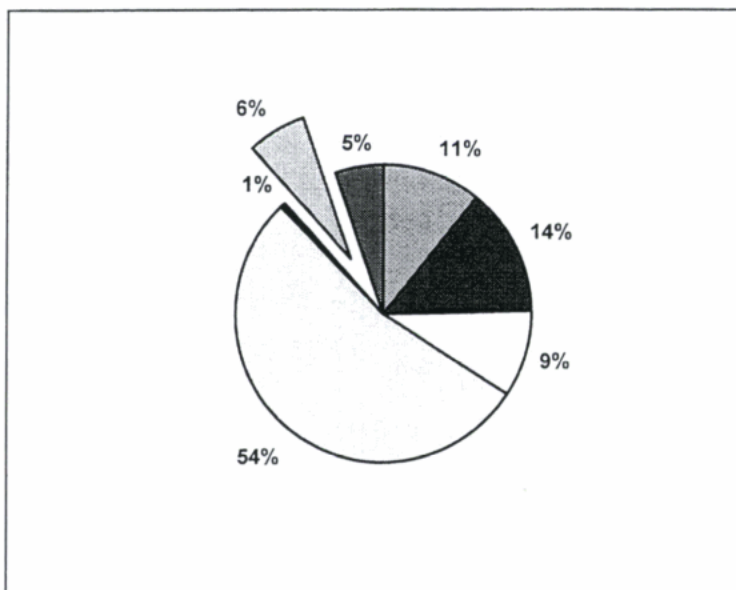
Vraag 69 *Worden in het onderzoek de kosten van verschillende alternatieven met elkaar vergeleken?*

Antwoord In de Trajectnota/MER zullen de kosten van de verschillende alternatieven worden gepresenteerd. Het onderzoek zal zich noodzakelijkerwijs beperken tot de kosten van realisatie, onderhoud en beheer. Overige kosten, zoals bijvoorbeeld voor maatschappelijk verzet of van aantasting van het woon- en leefmilieu kunnen hier niet tot uitdrukking worden gebracht. Er is geen methode om deze kosten te bepalen, daarnaast is er geen regeling voor het vergoeden hiervan. Wel zal onderzoek gedaan worden naar effecten op het woon- en leefmilieu en naar sociale aspecten. Daarbij zal ook onderzoek gedaan worden naar mogelijke maatregelen om effecten te verminderen of te voorkomen.

2.6 Schade en -regelingen

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek schade en -regelingen.

In onderstaande figuur wordt weergegeven welk deel van het totaal aantal reacties valt in deze rubriek.



Figuur 7 Reacties uit de rubriek schade en -regelingen

De voornaamste vraag over dit onderwerp betrof waardevermindering van eigendommen, maar ook de verwachting dat bedrijfsinkomsten zullen dalen of dat schade ontstaat aan eigendommen is vaak genoemd. Dikwijls werd daarbij de vraag gesteld hoe hiermee wordt omgegaan.

Vraag 70 Hoe wordt omgegaan met een afname van bedrijfsinkomsten; o.a. naar aanleiding van toenemende hinder langs het onroerend goed?

Antwoord Een afname van bedrijfsinkomsten of inkomensderving zou kunnen vallen onder een nadeelcompensatieregeling. Deze regeling voorziet in schadegevallen waarvoor geen planschadevergoeding en ook geen andere wettelijke schadevergoedingen gelden. Een voorbeeld: tijdens de aanleg van nieuwe infrastructuur wordt een bestaande weg afgesloten. Een bedrijf langs deze weg is hierdoor minder goed bereikbaar, waardoor klanten wegblijven en de ondernemer inkomstenverlies kan lijden. Deze ondernemer kan dan in aanmerking komen voor nadeelcompensatie. Het gaat dan om een voorziening voor een gedupeerde van een op zichzelf rechtmatig besluit (er is een vergunning voor het afsluiten van de weg).

Van belang is de beantwoording van de vraag of schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van de gedupeerde dient te blijven. Criteria daarbij zijn het normaal maatschappelijk risico en of er sprake is van actieve risico-aanvaarding. Bij de beoordeling van een verzoek om nadeelcompensatie zal een commissie van deskundigen bezien of de schade in natura kan worden vergoed. In het voorbeeld kan het aanleggen van een parallelweg de oplossing zijn. Pas als schadevergoeding in natura geen oplossing biedt, wordt een financiële oplossing gezocht. Bovendien mag de schade niet op andere wijze reeds zijn vergoed.

Vraag 71 Hoe wordt omgegaan met schadevergoedingen en nabestaandenhulp bij eventuele calamiteiten langs huidige en toekomstige tracés?

Antwoord Indien er zich onverhoopt een calamiteit voordoet en er sprake is van schade in de materiële en immateriële sfeer is er in principe sprake van schade als gevolg van een onrechtmatige daad (artikel 6:162 Burgerlijk Wetboek). De veroorzaker van die schade is verplicht deze te herstellen of te vergoeden, indien de schade toerekenbaar is. Ten aanzien van nabestaandenhulp zal in zo'n situatie waarschijnlijk een beroep worden gedaan op plaatselijke en regionale instanties die professionele hulp kunnen bieden.

Vraag 72 Op welke wijze wordt rekening gehouden met de toestand van het onroerend goed langs de huidige of toekomstige spoorlijn en de eventuele schade die daaraan ontstaat?

Antwoord De plannen voor bouwwerkzaamheden worden zodanig opgesteld dat de kans op schade in de omgeving zo gering mogelijk is. Toch kan er bouwschade ontstaan (wettelijke benaming volgens het Burgerlijk Wetboek: "schade door onrechtmatige daad"). Volgens de wet is de veroorzaker verplicht de schade te herstellen of te vergoeden, mits de schade toerekenbaar is. Wanneer schade niet voor honderd procent kan worden uitgesloten zal, voordat de bouwwerkzaamheden starten, de bestaande toestand van de nabij gelegen onroerende zaken in een opnamerapport worden vastgelegd. Het kan hierbij gaan om woningen, bedrijfsgebouwen, landbouwobjecten etc. Het opnamerapport wordt opgesteld door een onafhankelijk bureau. Afhankelijk van het object wordt het opnamerapport voorzien van foto's, video-opnames en/of meetgegevens. Met die informatie kan bij eventuele schadeclaims worden vastgesteld of de schade een direct gevolg is van de uitvoering van de bouwwerkzaamheden. Als dit het geval is, is de veroorzaker verplicht deze schade te herstellen.

Vraag 73 Hoe wordt rekening gehouden met schadevergoedingen ten aanzien van geestelijke en lichamelijke gezondheid van bewoners langs huidige en toekomstige tracés?

Antwoord Hiervoor bestaan geen specifieke schaderegelingen.

Vraag 74 *Hoe wordt rekening gehouden met schadevergoedingen ten aanzien van verminderd woon- en leefgenot langs huidige en toekomstige tracés?*

Antwoord zie vraag en antwoord 76

Vraag 75 *Naar aanleiding van het voornemen is een inkomstenderving te verwachten (zowel bij agrarische als bij niet-agrarische bedrijven). Hoe wordt hiermee omgegaan?*

Antwoord zie vraag en antwoord 76

Vraag 76 *Hoe wordt omgegaan met een te verwachten waardevermindering van het eigendom of het gevestigd bedrijf op grond van toenemende omgevingshinder?*

Antwoord Infrastructuurle werken zoals de aanleg of uitbreiding van de spoorverbinding Rotterdam-Antwerpen worden door de betrokken gemeenten in hun bestemmingsplannen opgenomen. Dit zal op een aantal plaatsen leiden tot wijziging van het bestemmingsplan. Dat betekent dat de huidige bestemming van in dat bestemmingsplan gelegen gronden en onroerende zaken kan veranderen, waardoor deze in waarde kunnen dalen. Deze vorm van schade wordt planschade genoemd vanwege de samenhang met het bestemmingsplan. Voorbeelden:

- een stuk landbouwgrond krijgt in het bestemmingsplan de bestemming "spoorwegdoeleinden". Dit kan schade voor de betreffende boer opleveren.
- een geluidscherm dat langs de nieuwe spoorlijn geplaatst moet worden, kan het vrije uitzicht van een woning beperken. Hierdoor kan de waarde van een woning dalen.

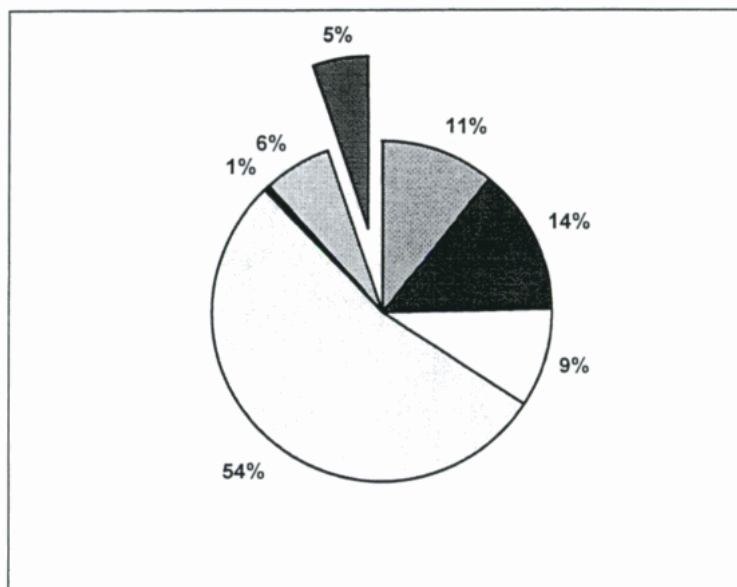
Planschade komt voor vergoeding in aanmerking volgens de planschaderegeling van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Een verzoek om planschade kan worden ingediend bij de gemeenteraad van de gemeente waarbinnen de onroerende zaak is gelegen. De gemeenteraad zal een onafhankelijke commissie van deskundigen benoemen die advies uitbrengt over de vraag of de schade voor vergoeding in aanmerking komt en de hoogte van het bedrag. Na kennisneming beslist de gemeenteraad over de toekenning en de hoogte van de schadeloosstelling. Essentieel is dat pas definitief over een schadeloosstelling kan worden beslist wanneer het bestemmingsplan onherroepelijk is.

Als sprake is van een Tracébesluit met de rechtskracht als in Tracéwet bedoeld, dan ligt het inderdaad in de rede om het "planschade-moment" te vervroegen naar het Tracébesluit.

2.6 Procedure

In deze paragraaf worden de vragen en antwoorden weergegeven die vallen onder de rubriek procedure.

In onderstaande figuur wordt weergegeven welk deel van het totaal aantal reacties valt in deze rubriek.



Figuur 8 Reacties uit de rubriek procedure

De meest gestelde vraag bij deze categorie gaat over het al dan niet doorlopen van een PKB-procedure. Daarmee wordt indirect tevens de vraag gesteld of niet een openbare nut en noodzaak discussie had moeten worden gevoerd. Daarbij wordt vaak de relatie gelegd met andere infrastructurele werken, zoals de Betuweroute, IJzeren Rijn, uitdieping Westerschelde en dergelijke.

2.6.1 Tracéwet/m.e.r.-procedure

Vraag 77 *Uit de studie naar de HSL bleek Lijn 12 om milieutechnische redenen niet geschikt om het extra HSL vervoer op te vangen. De verwachting is dat deze bestaande lijn nog minder geschikt is om de toename van het goederenverkeer te verwerken. Kan dit op identieke wijze worden bestudeerd?*

Antwoord De Richtlijnen geven aan dat Lijn 12 (passend in het nul-plus-alternatief) als alternatief dient te worden uitgewerkt. Daarbij wordt aangegeven dat onderzocht moet worden of de capaciteitsvergroting op Lijn 12 gerealiseerd kan worden zonder volledige viersporigheid, maar door een zorgvuldige planning en de aanleg van strategisch gesitueerde inhaalsporen.

- Vraag 78 Zijn de belangen van bewoners aan Nederlandse zijde (langs de varianten voor Lijn 11 wel op gelijke wijze behandeld als aan Belgische zijde (langs Lijn 12)?*
- Antwoord Het nul-plus-alternatief (een "aangepaste" Lijn 12) zal volwaardig deel uitmaken van de Trajectnota/MER. Daarmee zullen de verschillende alternatieven op gelijke wijze bestudeerd worden. Wel moet gesteld worden dat een gehele viersporigheid van Lijn 12 (aan Nederlandse en Belgische zijde) als niet reëel wordt gezien. Zie ook vraag en antwoord 1.
- Vraag 79 Welke milieueffecten zullen optreden en hoe worden de verschillende belangen (zoals natuur, landschap, woon- en leefmilieu, economie etc) tegen elkaar afgewogen?*
- Antwoord In de Trajectnota/MER zal, voor de verschillende belangen worden aangegeven welke effecten zullen optreden, in welke mate ze optreden en hoe deze effecten zijn te voorkomen of te beperken. Daarvoor wordt in de Trajectnota/MER een methode gehanteerd om de verschillende effecten per belang aan te geven. De afweging tussen groepen van belangen wordt in de Trajectnota/MER niet gemaakt.
- Vraag 80 Zijn de noordelijke en zuidelijke aftakking van de Betuweroute opgenomen in het SVV II?*
- Antwoord De Noordelijke aftakking van de Betuweroute is wel opgenomen in het SVV II; de zuidelijke aftakking is als bestaande spoorlijn opgenomen in het SVV II. Voor de Noordelijke aftakking loopt momenteel een studie waarvan de Trajectnota/MER ter visie is gelegd.
- Vraag 81 Is er al een MER gemaakt?*
- Antwoord Er is nog geen MER gemaakt. De procedure geeft aan dat na de Startnotitie op basis van de Richtlijnen het MER moet worden opgesteld. De Richtlijnen zijn in januari 1999 gepubliceerd. De Richtlijnen zijn mede tot stand gekomen op basis van de inspraakreacties. De Trajectnota/MER zal rond 2000 gereed zijn.
- Vraag 82 Heeft er overleg plaatsgevonden met het College van B en W van Roosendaal (onder meer omtrent de westelijke omleiding bij Roosendaal)?*
- Antwoord Met alle gemeenten in het studiegebied is bestuurlijk overleg gevoerd. Zo'n overleg wordt ambtelijk voorbereid. De inhoud van de Startnotitie was bekend bij alle gemeentebesturen.

Vraag 83 Moet voor het hele project of delen daarvan niet een PKB-procedure gevolgd worden (omleiding Roosendaal, nut/noodzaak)?

Antwoord Via de PKB-procedure (4e partiële herziening SVV II) is de verbinding Roosendaal - Antwerpen aan het SVV II toegevoegd. Op basis van het SVV II kan geen infrastructuur worden aangelegd. Daarvoor is een Trajectnota/MER nodig. In de Trajectnota/MER komen nut en noodzaak aan de orde. De procedure voor een project PKB is hier niet gevolgd. Deze procedure wordt alleen toegepast bij een project van nationaal belang. Het project "capaciteitsuitbreiding spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen" wordt niet als een project van nationaal belang gezien. Zie ook vraag 85.

Vraag 84 Kan de studie, of delen daarvan, worden verricht door een onafhankelijke instelling in plaats van door NS Railinfrabeheer?

Antwoord NS Railinfrabeheer (RIB) is een onafhankelijk instantie. Zij werkt in opdracht van en voor rekening van de Rijksoverheid. De studie wordt uitgevoerd op basis van de Richtlijnen die door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM zijn vastgesteld. Na afloop van de studie worden de resultaten door de Commissie MER getoetst aan deze richtlijnen. Op deze wijze wordt de objectiviteit van de studie gewaarborgd.

Vraag 85 Kan duidelijk worden weergegeven hoe deze studie volgt uit het SVV II?

Antwoord De gevolgde procedure waarbij het SVV II is herzien (mei 1998) is een noodzakelijke procedure om een Tracé/MER procedure te kunnen starten. Het is namelijk niet mogelijk om een Tracébesluit voor te bereiden met een officiële studie - de Trajectnota/MER - als de bedoelde verbinding niet is opgenomen in het SVV. Voor de verbinding Antwerpen-Bergen op Zoom was dit het geval. Opname in het SVV betekent overigens niet dat deze verbinding ook wordt gerealiseerd. Het SVV II is in dit verband slechts indicatief. De feitelijke beslissing vindt plaats aan de hand van de Tracéwetprocedure.

Vraag 86 Kan het onderzoek voor de Trajectnota/MER uitgevoerd worden als grensoverschrijdend onderzoek omdat het probleem en de afweging zowel aan Belgische als aan Nederlandse zijde ligt?

Antwoord De Nederlandse en Belgische regering hebben aangegeven dat er geen sprake is van zodanige grensoverschrijdende milieugevolgen dat een grensoverschrijdende MER noodzakelijk is.

Vraag 87 Waarom is de Startnotitie niet opgesteld in nauwe samenwerking met de Belgische overheid?

Antwoord De Nederlandse en Belgische overheden hebben besloten om geen grensoverschrijdende procedure te volgen. De Nederlandse overheid is dus verantwoordelijk voor de procedure en de rapporten. Hierin wordt overigens nauw samengewerkt met de Belgische overheden. Overeenkomstig de Europese regelgeving op dit punt hebben de Belgische instanties en burgers wel kunnen inspreken op de Startnotitie.

2.6.2 Planproces en informatie

Vraag 88 Gesteld wordt dat aanbevelingen uit ambtelijk en bestuurlijk overleg terzijde zijn geschoven en niet of onvoldoende zijn verwerkt.

Antwoord Er is tot nu toe diverse malen ambtelijk en bestuurlijk overleg geweest. Naar aanleiding hiervan is de Startnotitie aangepast. Het is onjuist om te stellen dat de aanbevelingen uit dit overleg terzijde zijn geschoven of onvoldoende zijn verwerkt.

Vraag 89 Gesteld wordt dat aangedragen alternatieven op informatie-avonden niet naar tevredenheid zijn beluisterd en opgenomen.

Antwoord Op de informatieavonden zijn meerdere alternatieven aangedragen. Daarbij moet het duidelijk zijn dat niet alle voorgestelde alternatieven worden opgenomen in het onderzoek. In elk geval is naar aanleiding van de reacties op de informatieavonden en op basis van de ingediende schriftelijke reacties besloten, ook een omleiding Bergen op Zoom volwaardig te onderzoeken.

Vraag 90 Is het belang van gemeenten en burgers in het aandachtsgebied wel voldoende meegenomen bij het samenstellen van de Startnotitie?

Antwoord Het voornemen is voor de eerste keer gepresenteerd in de Startnotitie. Daarin is aangegeven welk voornemen er bestaat en welke aspecten daarbij zullen worden onderzocht. Dit is vervolgens op diverse informatieavonden nader uitgelegd. Op basis hiervan heeft inspraak plaatsgevonden. Zowel gemeenten als burgers (en andere belanghebbenden) hebben daarop hun aanbevelingen en commentaren in kunnen dienen. Dit alles heeft geleid tot Richtlijnen, die aangeven wat er in de Trajectnota/MER-studie moet worden onderzocht. Daarmee zijn de belangen van gemeenten en burgers, volgens het normale ruimtelijke ordeningsrecht, voldoende gewaarborgd. Het opstellen van de Startnotitie is niet gebeurd in overleg met individuele burgers. Wel zijn de gemeenten daarbij op ambtelijk en bestuurlijk niveau betrokken geweest.

Zie ook het antwoord op vraag 6 voor de effecten die in het aandachtsgebied bestudeerd zullen worden.

Vraag 91 *Er is onvoldoende of gebrekkige informatie weergegeven; zowel in de Startnotitie als op de info- avonden. Kunnen mensen beter geïnformeerd worden en beter op hoogte worden gehouden van het onderzoek?*

Antwoord Ten behoeve van de Startnotitie is nog weinig onderzoek verricht. Dit is ook niet nodig want het echte onderzoek moest nog plaatsvinden: de Trajectnota/MER studie die nu gestart is. De Startnotitie geeft slechts aan wat er bestudeerd zou gaan worden.

De initiatiefnemer vindt het echter wel van belang om in deze vroege fase reeds een reactie te krijgen op de nog beperkte informatie die op dit moment beschikbaar is. Daartoe zijn informatie-avonden georganiseerd en zijn Startnotities en samenvattingen beschikbaar gesteld. Er is dus geen sprake van onvoldoende informatie. Via een nieuwsbrief worden belangstellenden van overige zaken op de hoogte gehouden.

Vraag 92 *Gesteld wordt dat versluierd taalgebruik of vaktaal de toegankelijkheid van en medewerking aan het project bemoeilijkt.*

Antwoord De informatie dient toegankelijk en voor een ieder te lezen en te begrijpen zijn. De Richtlijnen geven daarom ook aanbevelingen voor de wijze van presenteren. Een begrijpelijke wijze van presenteren van de onderzoeksresultaten heeft een hoge prioriteit. In het vervolg zal extra aandacht worden besteed aan het voorkomen van versluierd taalgebruik of het gebruik van vaktermen.

Vraag 93 *Zijn er al delen van het project in uitvoering of worden er al werkzaamheden uitgevoerd vooruitlopend op deze capaciteitsuitbreiding?*

Antwoord Nee, er worden op dit moment geen delen van het project al uitgevoerd. Wel vindt er regulier onderhoud aan het spoor plaats.

Vraag 94 *Is het mogelijk een open planproces te hanteren?*

Antwoord De invulling van een open plan proces zal nader worden onderzocht.

Vraag 95 *Wordt de Sloeboog duidelijk opgenomen in de Richtlijnen?*

Antwoord De Sloeboog is in de Startnotitie als deel van de alternatieven A en B gepresenteerd. De Richtlijnen gaan hier niet apart op in. De Sloeboog zal daarmee volwaardig deel uitmaken van de studie.

Vraag 96 Kan alle informatie die in de studies gebruikt is en in de toekomst samengesteld wordt, beschikbaar worden gesteld?

Antwoord De Trajectnota/MER zal een goed leesbaar document ten behoeve van de besluitvorming moeten worden. Daarin zal worden verwezen naar alle gebruikte studies en rapporten. Daarnaast zullen diverse achtergrondstudies worden gepubliceerd.

Vraag 97 Zie paragraaf 1.3

3 Vervolg van de procedure

3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het vervolg van de procedure voor de Capaciteitsuitbreiding Roosendaal - Antwerpen.

3.2 Tracéwetprocedure-milieu-effectrapportage (m.e.r)

Zoals al eerder is aangegeven, wordt het Inspraakrapport Startnotitie Capaciteits-uitbreiding Spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen gebruikt voor het opstellen van de Richtlijnen door het bevoegd gezag (de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM)). In dit Inspraakrapport Startnotitie Capaciteitsuitbreiding Spoorverbinding Roosendaal - Antwerpen is weergegeven hoe is omgegaan met de reacties van de individuele insprekers.

Na het opstellen van de Richtlijnen kan worden begonnen met het opstellen van het Milieu Effect Rapport (MER) voor de Capaciteitsuitbreiding Roosendaal - Antwerpen. Doel van het MER is inzicht te geven in de milieu-effecten die op kunnen treden als gevolg van de voorgenomen activiteit. De verbinding Roosendaal - Antwerpen is een m.e.r.-plichtig project. De Tracéwet-procedure gaat vergezeld van een milieu-effectrapportage (m.e.r.). Zo is verzekerd dat het milieubelang een volwaardige plaats krijgt in de besluitvorming met betrekking tot de verbinding Roosendaal - Antwerpen.

De besluitvorming in het kader van de Tracéwet en de milieu-effectrapportage volgt een procedure die uit een aantal stappen bestaat:

Startnotitie → Trajectnota/MER → Ontwerp-Tracébesluit → Tracébesluit.

De Trajectnota/MER bevat een beschrijving van de huidige en te verwachten vervoerssituaties alsmede de verschillende mogelijkheden, waarop het vervoer kan worden afgewikkeld. Daartoe zullen in de Trajectnota/MER de verschillende oplossingen en mogelijke tracé-alternatieven en -varianten met hun effecten in beeld worden gebracht. De Trajectnota/MER is beschrijvend van aard. Een beslissing wordt in het rapport nog niet genomen. De Trajectnota/MER is, net zoals de Startnotitie, onderwerp van inspraak. Een ieder kan dan zijn of haar zienswijze over de inhoud van de Trajectnota/MER uiten. De Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie m.e.r.) en het Overlegorgaan VerkeersInfrastructuur (OVI) toetsen de Trajectnota/MER aan de opgestelde Richtlijnen. De inhoud van de Trajectnota/MER en de inspraakreacties vormen de basis voor de besluitvorming van de Minister van V&W en de Minister van VROM.

De Ministers van V&W en VROM bepalen, op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de wettelijke advisering, een standpunt inzake het project. Wanneer dit standpunt inhoudt dat verder gegaan wordt met het project, geven de Ministers aan welke oplossing voor de verbinding Roosendaal - Antwerpen de voorkeur verdient. Indien de gekozen oplossing leidt tot wijziging van de bestaande infrastructuur of aanleg van nieuwe infrastructuur als bedoeld in de Tracéwet, dan wordt de oplossing nader uitgewerkt in het Ontwerp-Tracébesluit.

De uitwerking in het Ontwerp-Tracébesluit heeft een detailniveau van een bestemmingsplan. Aan de hand van deze uitwerking moeten gemeenten en provincies bepalen of zij bereid zijn medewerking te verlenen aan de inpassing van het tracé. Belanghebbenden kunnen hun zienswijze ten aanzien van het Ontwerp-Tracébesluit kenbaar maken (inspraak).

Naar aanleiding van de inspraakreacties op het Ontwerp-Tracébesluit besluiten de Minister van V&W en de Minister van VROM of zij een Tracébesluit vaststellen. Als de reacties aanleiding geven om af te wijken van het Ontwerp-Tracébesluit, dan moet eerst een gewijzigd Ontwerp-Tracébesluit worden vastgesteld. Het gewijzigd Ontwerp-Tracébesluit doorloopt dezelfde procedure als het eerdere Ontwerp-Tracébesluit. Wanneer uiteindelijk het Tracébesluit is vastgesteld, is het mogelijk om daartegen beroep in te stellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het Tracébesluit zal voorzien in een integraal plan voor landschappelijke inpassing, mitigatie en compensatie (conform het Structuurschema Groene Ruimte).

Als het Tracébesluit is vastgesteld kan worden overgegaan tot inpassing van het besluit in de planologische situatie. Daartoe zullen onder meer bestemmingsplannen gewijzigd of herzien moeten worden, met de daarbij behorende procedures binnen de Wet Ruimtelijke Ordening. Vervolgens kan worden overgegaan tot verwerving van gronden en het verkrijgen van de nodige vergunningen om de werken uit te voeren.

Verklarende Woordenlijst

Aandachtsgebied:	Het gebied direct buiten het studiegebied, waar zich geen capaciteitsproblemen voordoen, en waardoor er niet sprake zal zijn van infrastructurele wijzigingen, maar waar de toename van goederenvervoer kan leiden tot leefbaarheidsproblemen.
Archeologie:	Wetenschap van oude historie op grond van bodenvondsten en opgravingen.
BGS:	Besluit Geluidhinder Spoorwegen. Hierin zijn normen opgenomen voor de toelaatbare geluidhinder, alsmede de te volgen procedures voor vaststelling van geluidgehinderden respectievelijk procedures bij afwijking van de normen.
Boogstralen:	Bochten in een spoorbaanvak of wegvak.
Compenserende maatregel:	Maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit op een andere locatie te compenseren.
CUR:	Civieltechnisch centrum Uitvoering Research en regelgeving. Een instelling waar onder andere modellen worden gemaakt voor trillingonderzoek.
dB(A):	decibel (eenheid van geluidniveau)
DIN 4150:	Een Duitse norm voor trillingen.
Ecohydrologie:	De hydrologie die van belang is voor de ecosystemen. Hydrologie is de leer van de aanwezigheid, het gedrag en de chemische en fysische eigenschappen van water op en beneden het aardoppervlakte, uitgezonderd het water in zeeën en oceanen.
Ecosystemen:	Het geheel aan biotische (levende) en abiotische (niet levende) factoren die elkaar wederzijds beïnvloeden.
EHS (ecologische hoofdstructuur):	Netwerk van kerngebieden (gebied met waarden van (inter)nationaal belang), natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden.
Geohydrologie:	Wetenschap die zich bezighoudt met de aanwezigheid, het gedrag en de chemische en fysische eigenschappen van grondwater.
Groepsrisico:	Kans dat een ongeluk gebeurt, los van de hoeveelheid personen die in een gebied wonen.
Grondwaterkwantiteit:	De hoeveelheid grondwater.
HSL:	Hoge Snelheids Lijn.
Individueel risico:	De hoeveelheid personen die gevaar loopt bij een ongeluk.
Maaiveld:	Oppervlakte van het land.

MER:	Milieu-effect-rapport. Een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang worden beschreven. Dit gebeurt op systematische en zo objectief mogelijke wijze. Het wordt opgesteld ten behoeve van één of meer besluiten die over de betreffende activiteit moeten worden genomen.
m.e.r.:	Milieu-effectrapportage (procedure). Een hulpmiddel bij de besluitvorming van een project. Het bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu van de uitvoering van en mede op basis van het genomen besluit. Eén en ander gebeurt met inachtneming van de voorgeschreven procedurele uitgangspunten.
MIT:	Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport. Uitwerking van het SVV voor een periode van 5 jaar; wordt jaarlijks bijgesteld bij de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
Mitigerende maatregel:	Maatregelen om de nadelige gevolgen van een voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen of te verzachten.
MMA:	Meest Milieuvriendelijke Alternatief.
Oppervlaktewaterkwantiteit:	De hoeveelheid oppervlaktewater.
OTB:	Ontwerp-Tracébesluit. Het ontwerp-besluit waarin bepaald wordt welk alternatief gekozen is.
PKB:	Planologische KernBeslissing. Beslissingen en standpuntbepalingen over beleidsplannen/hoofdpijnen en beginselen van belang voor het nationaal ruimtelijk beleid. De vormen waarin pkb's verschijnen zijn nota's, structuurschetsen en structuurschema's.
SBR:	Stichting Bouw Research. In 1993 heeft deze instelling Richtlijnen voor het meten en beoordelen van trillingen in een woonomgeving opgesteld.
SGR:	Structuurschema Groene Ruimte.
Studiegebied:	Het gebied waarbinnen zich infrastructurele wijzigingen kunnen voordoen.
SVVII:	Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer.
VROM:	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.
V&W:	Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 1

Overzichtslijst namen van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummers

In deze bijlage kunnen insprekers achter hun naam vraag- en antwoordnummers vinden. De vraag- en antwoordnummers geven aan onder welke vraag/vragen de reactie(s) van de inspreker is/zijn ingedeeld. Via deze vraag- en antwoordnummers kan een inspreker het antwoord op zijn reactie vinden.

i)

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Actie Benegora (253 handtekeningen), Bergen op Zoom	5, 7, 10, 12, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45, 48, 53, 57, 61, 76, 78, 97
Actie Bewoners Heerle, (4 handtekeningen), Heerle	9, 29, 32, 53, 58
Actie Bewoners Hof van Voorne/Bredasestraat, (21 handtekeningen), Bergen op Zoom	1, 9, 10, 12, 21, 22, 29, 32, 41, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 59, 72, 73, 76, 91
Actie Bewoners Oudenbosch (48 handtekeningen), Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 35, 36, 38, 45, 48, 53, 61, 63, 76, 77
Actie Bewoners Parallelweg, (8 handtekeningen), Bergen op Zoom	1, 7, 9
Actie Bewoners Parallelweg 1 t/m 203, A. Nuyten (154 handtekeningen), Bergen op Zoom	9, 10, 11, 29, 32, 45, 48, 49, 50, 53, 59, 76
Actie Bewoners Velletri, (130 handtekeningen), Oudenbosch	3, 6, 9, 10, 12, 29, 32, 36, 45, 53, 62
Actie Socialistische Partij, 78 handtekeningen, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Actiecomité De Bergsebaan, dhr. J.L. Meel, Bergen op Zoom	1, 9, 11, 12, 28, 45, 48, 62
Actiecomité Het Kan Niet, Het Mag Niet, We Willen Niet, mw. H. de Kroon en dhr. R. Poots, (1669 + 1174 handtekeningen), Oudenbosch	3, 6, 8, 9, 12, 32, 45, 52, 53, 62, 91
Actiegroep Buurtschap Kapelberg, Oud-Gastel	9, 20, 45, 48, 53, 91
Mw A. van Aert, Bergen op Zoom	9
Agalev gemeenteraadsfractie, mw. M. Aerts, Kalmthout (België)	9, 21, 29, 32, 40, 45, 53, 54, 61, 62, 67, 91
L'Air Liquide NV, dhr. L. van Cam, Antwerpen (België)	67
Dhr. J.C.J.M. van Aken en mw M.A.W. van Aken - van Oosterhout (2 eensluidende reacties), Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 35, 36, 38, 45, 53, 61, 63, 76, 77
Dhr. M. Alfons, Berendrecht-Antwerpen (België)	3, 4, 10, 12, 22, 29, 32, 35, 45, 53, 57, 76

* Vraag 97 wordt behandeld in paragraaf 1.3

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Anonieme reactie, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 76
Anonieme reactie, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Dhr. M.H.M. Antonissen, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 36, 53, 58
Dhr./Mw. A.N.T. Arts, Bergen op Zoom	6, 21, 22
Dhr. E.Asselbergs, Bergen op Zoom	3, 10, 16, 28, 29, 32, 45, 47, 48, 59, 62, 69, 76, 91
Dhr. A.J.Th.M. Asselbergs, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 45, 48, 50, 53, 76, 97
mw C. Asselbergs, Bergen op Zoom	9, 10, 12, 29, 48, 53, 62, 76
Mw E.M.E. Asselbergs-Hamer, Bergen op Zoom	9, 16, 29, 49, 53, 76
Dhr. B.T.F.O. Breitbarth, Roosendaal	9, 19, 25, 79, 87
Dhr. H. Baars, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Dhr. A. Backx, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Dhr. W. Bakker, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Mw R. Bakker-van Wesenbeeck, Bergen op Zoom	9, 29, 36, 53, 58
Dhr. W. van Beek, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58, 62
Dhr. A.P.G. Bennebroek, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 76
Fam. J. van den Berg, Bergen op Zoom	5, 7, 10, 12, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 53, 57, 61, 76, 78, 97
Mw P.W. Bergen-Koen, Heerle	9, 29, 32, 53, 58, 72
Mw. E.J. van den Berg-Grottendieck, Putte	3, 5, 7, 26, 32, 53, 61, 64, 97
Dhr. L.G. van de Berkmortel, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 29, 32, 35, 36, 45, 50, 53, 61, 62, 63, 76, 77
Dhr. W.G. van Bers, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 49, 53, 58
Dhr. L. van Bers en mw. A.J. van Bers-Simonis, Bergen op Zoom	3, 5, 7, 9, 10, 12, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45, 53, 61, 62, 76, 78, 97
Dhr. W.H.A. Bettink, Oudenbosch	3, 6, 12, 20, 29, 45, 52, 53, 62, 72, 76, 79, 91, 97
Bewoners Comité Bredasestraat e.o. i.o., dhr. Van der Pols, Bergen op Zoom	1, 2, 3, 5, 6, 9, 14, 20, 24, 25, 29, 32, 42, 44, 50, 53, 62, 68, 83, 85,

Namen van sprekers	Vraag en antwoordnummers
	88, 90, 92, 96, 97
Bewoners Comité Groen Zuid, Dhr. A. Kaarsmaker, Bergen op Zoom	3, 5, 9, 36, 38, 67, 84
Bewoners Hof van Sulzbach, mw. W. Kiezenberg (70 handtekeningen), Bergen op Zoom	9, 10, 11, 29, 32, 45, 48, 49, 53, 59
Bewoners Spijperstraat 1-7 Oneven, Oudenbosch	29, 32, 53, 62
Bewoners Spoorwegovergang Langeweg, Dhr. W.J.A. Gevers (363 handtekeningen), Zevenbergen	6, 14, 20, 25, 30, 42, 45, 53, 62, 76
Bewoners Tolberg (55 handtekeningen), Roosendaal	9, 11, 32, 45, 49, 76
Bewonerscomité Benedenbaantje, dhr. J. Buisman, Bergen op Zoom	1, 7, 24, 78, 79, 83, 91, 92, 96
Bewonersplatform Nispen, dhr. F. Delen, Nispen	2, 9, 22, 36, 45, 57, 62, 67
Mw. M. Bijsterveld-Gijssels, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Dhr. C.G.A. Binkhuysen, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Dhr. G. Bogers en dhr. W.J. Bogers, (2 eensluitende reacties), Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Fam. H.J. de Bondt, Oudenbosch	6, 9, 12, 29, 32, 45, 53, 62, 77
Dhr. J. van den Boom, Bergen op Zoom	5, 7, 10, 12, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 53, 57, 61, 76, 78, 97
Dhr. H.P.M. Boschman, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58, 76
Dhr. J.A. Bout, Roosendaal	11, 62
Dhr. A.T. Bouwens, dhr. I.W. Bouwens, dhr. S.P.M. Bouwens en mw. J. Bouwens-Noordegraaf (4 eensluitende reacties), Bergen op Zoom	1, 3, 5, 9, 12, 21, 22, 23, 29, 32, 35, 36, 38, 39, 43, 45, 49, 53, 57, 59, 72, 76, 78, 90, 97
Brabantsche Buurtspoorwegen en autodiensten NV, dhr. P.W.H. Sillacus, Breda	97
Brabantse Milieufederatie, mede namens Benegora, Namiro, Stichting Keerpunt, Milieugroep de Groene Zoom en Brabants Landschap, dhr. P. Poppel, Tilburg	3, 9, 12, 36, 40, 53, 78
Brabants-Zeeuwse Werkgeversvereniging BZW. ir. M.A.C. Mens, Tilburg	6, 20, 21, 22, 23, 24
Dhr. F.J. Brok, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58, 72, 76
Dhr. A.F.L. Brouwers, Bergen op Zoom	11

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Dhr. C.G.J. Brugman, Bergen op Zoom	3, 7, 9, 29, 49, 53, 58
Dhr. J.H.H. Brugmans en mw. I.A.P.M. Brugmans-van Geel, Bergen op Zoom	9, 21, 22, 32, 41, 45, 49
Dhr. J. de Bruijn en mw J. de Bruijn-de Jong, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 20, 29, 32, 35, 36, 45, 53, 62, 63, 76, 77, 91
Mw. A.C. Bruijs-Machielse, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Dhr. J.A. Bruininckx en dhr. G..J. Storm (2 eensluitende reacties), Bergen op Zoom	1, 2, 3, 6, 7, 27, 30, 36, 45, 48, 51, 53, 62, 69, 72, 74, 76, 79, 83, 85, 88, 92
Dhr. J. Buijs, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58, 62, 72
Dhr. G.P. Buijs, Oudenbosch	6, 9, 12, 20, 35, 45, 53, 62, 63, 76, 77
Mw I. Buijs en dhr. B. Deckers, Oudenbosch	6, 9, 12, 20, 29, 32, 36, 41, 45, 53, 62, 76
Dhr. J.A. Buijsen, Heerle	29, 32
Dhr. A.J.A. Buijsen, Bergen op Zoom	3, 9, 12, 29, 53, 58
Mw M.P. Buisman-Meeuse, Benedenbaantje 26	9, 29, 49, 51, 53, 58
Dhr./Mw. R. van Buuren, Huijbergen	2, 3, 5, 7, 12, 62, 69, 78
Buurtvereniging De Paltzbuurtjes, dhr. W. van den Hoek (39 handtekeningen), Bergen op Zoom	9, 11, 29, 32, 43, 45, 48, 49, 59, 72
Dhr. J.S.M.Q. Cameron, Bergen op Zoom	1, 6, 10, 27, 30, 43, 51, 53, 62, 69, 72, 73, 76, 78, 79, 88, 93
Dhr. H. Capello, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Dhr. F.P.M. Carlier, Bergen op Zoom	3, 5, 7, 10, 12, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45, 48, 53, 55, 61, 76, 78, 97
Dhr. B. Castelein, Bergen op Zoom	9, 16, 53, 76, 79
Dhr. C. Cleeren, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Mw C.P.M. Cleeren-Luijks, Halsteren	10, 27, 29, 36, 38, 45, 53, 69, 76, 79
Colpaart Grondwerk BV, Woensdrecht	9, 16, 18, 27, 36, 49, 57, 75
Fam. J.H. de Crom, Bergen op Zoom	9, 32, 38, 48, 49, 62, 76, 81
D'66 Afdeling Halderberge, dhr. G.M.A.A. van der Heijde, Oudenbosch	6, 27, 90, 91

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
D66 gemeenteraadsfractie/Commissielid Wonen=Werken/Voorzitter Bouw- en Houtbond FNV, dhr. J.D. Gildemeijer, Oudenbosch	6, 9, 10, 12, 45, 53, 62, 76
Dhr. M.M. Dalebout, Woensdrecht	9, 57, 75, 76
Mw H.A.M. Dam-Westerhoff, Bergen op Zoom	9, 12, 21, 22, 41, 47, 51, 67, 72, 73, 76, 79
DAS Rechtsbijstand (namens Fam. F.A.M. Horsten, Nispen), mr. A.J. Bortg Amsterdam	3, 9, 11, 12, 53, 76
Dhr. J.C. Deelen, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 49, 53, 58, 76
DGW&T, Directie Brabant, mr R.J. van Bokhoven, Breda	67
mr W.G. Dictus, Oudenbosch	3, 6, 9, 10, 12, 13, 20, 27, 29, 45, 50, 53, 62, 72, 74, 76
Dhr. A. van Dijk, Bergen op Zoom	1, 3, 7, 9, 10, 29, 32, 36, 38, 39, 43, 45, 55, 58, 62, 76
Dhr. C.J. Dijkmans, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 27, 29, 32, 35, 36, 45, 53, 61, 62, 63, 76, 77
Dhr. J. Dinkelberg, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58, 72, 76
Dhr. H.W.M. Ditmer, Bergen op Zoom	9, 32, 53, 72, 76
Dhr. C.J. van Dixhoorn, Bergen op Zoom	9, 12, 29, 53, 58
Dhr. J.M.A.M. Doggen, Heerle	9, 12, 29, 32, 45, 48
Fam. A. Domburg, Bergen op Zoom	8, 9, 12, 17, 29, 45, 48, 53, 62, 67, 68, 76, 78
Dhr. A.F.G. van Dongen, Etten-Leur	6, 91
Dhr. J.G. Dons, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 45, 53, 76
Dhr. D. van Doorn, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
ing. G.J. Drent, Oudenbosch	6, 9, 10, 24, 78
Mw G. Dubbeldam-de Man, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 29, 32, 35, 36, 45, 49, 53, 61, 62, 63, 76, 77
Mw J.C.H. van Egeraat-van de Watering, Bergen op Zoom	9, 32, 53
Dhr. R. van Egmond, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Dhr. C.P. van Egmond, Bergen op Zoom	10, 16, 20

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Dhr. R. Erkel, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 76
Dhr. J.C.B. Eykman, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 76
mr Th.H.M. Fikkers, Bergen op Zoom	9, 12, 21, 24, 29, 32, 41, 45, 48, 53, 58, 62
mw P.J. Fikkers-Saaman, Bergen op Zoom	9, 20, 21, 24, 29, 32, 47, 52, 58, 62
dhr. E.H.G. Fiktorie, dhr. G. Fiktorie en mw R. Fiktorie-Vleghels, Bergen op Zoom	9, 10, 32, 45, 49, 53, 72, 73, 76
Dhr. H.N. Florie en Dhr. C.A.A.H. Franken, Bergen op Zoom	9, 16, 29, 32, 45, 53, 62, 66, 72, 78, 91
FNV, Afdeling Bergen op Zoom en Zuidwesthoek, dhr. C.G.A. Binkhuysen, Bergen op Zoom	9, 10, 21, 24, 36, 45, 53
Dhr. L., J., M.J.A. en A. Francois, dhr. J.G.A. van der Made en dhr. F. Smit Oudenbosch	6, 9, 29, 32, 45, 53, 62
Dhr. A. Franken, Bergen op Zoom	9, 21, 29, 32, 43, 45, 48, 49, 50, 53, 59, 76
Dhr. C.J. Franken, Bergen op Zoom	9, 12, 29, 53, 58
Dhr. J.C.M. Franken en Mw. M.J.F. Franken-Van Kinderen, (2 eensluidende reacties) Bergen op Zoom	9, 29, 36, 53, 58
Dhr. H. Franken, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 49, 53, 58
Mw. M. Franken, Bergen op Zoom	9, 29, 36, 39, 53, 58
Mw P.P. Franken-Groffen, Bergen op Zoom	9, 12, 29, 53, 58
Mw S.J. Free-Ots, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 49, 53, 58
Mw S.Frinking, Woensdrecht	10, 12, 29, 35, 36
Dhr. L.N. van Geel, Bergen op Zoom	1, 9, 12, 16, 21, 22, 30, 32, 45, 49, 51, 59, 69, 72, 76
Dhr. J.C.E. Geerdink,, Bergen op Zoom	9, 10, 29, 32, 45, 49, 53, 58, 76
Fam. A. Geers, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 62, 76
Gemeente Bergen op Zoom, College B&W, Bergen op Zoom	2, 3, 5, 6, 9, 13, 14, 16, 20, 21, 45, 67, 78, 79, 84, 94, 97
Gemeente Essen, dhr. R. Frederickx, Essen (België)	9, 11

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Gemeente Etten-Leur, dhr. B.M.A. Josten, Etten-Leur	3, 6, 28, 29, 45, 53, 62
Gemeente Halderberge, drs. R.G.A.M. Oomes, Oudenbosch	3, 5, 6, 9, 20, 24
Gemeente Middelburg, ir. D.J. Borst, Middelburg	61
Gemeente Reimerswaal, ir. J. Gideonse, Kruiningen	6, 25, 53, 67, 95
Gemeente Roosendaal, ir. F.W. Boos, Roosendaal	19, 21, 23, 24, 38, 40, 54, 67
Gemeente Woensdrecht, dhr. A. de Wit, Hoogerheide	9, 36, 38
Dhr. H. Geutjes, Bergen op Zoom	5, 7, 10, 12, 30, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 53, 57, 61, 74, 76, 78, 97
A. van Ginneken, Bergen op Zoom	3, 5, 7, 10, 12, 35, 36, 37, 61
GJM Bouwadvies BV, dhr. G.J.M. Strein, Bergen op Zoom	3, 9, 12, 72
ing. M.L.J.M. Goense, Woensdrecht	3, 9, 15, 22
Dhr. C.A.E. Gommers, Roosendaal	7, 22, 24, 26
Dhr. P.C.M. Goorden, Roosendaal	72, 76, 91
Dhr. F.J.M. Goossens en mw. W.P.J. Goossens-Verdult, Bergen op Zoom	10, 29, 32, 53, 76
Mw L.M.A.H. Govaerts-Elshout, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 29, 32, 35, 36, 45, 53, 61, 62, 63, 76, 77, 91
Dhr. H.J. Groenewegen, Roosendaal	11, 27, 29
Dhr. J. Groll, Bergen op Zoom	9, 10, 11, 12, 29, 32, 45, 76
Dhr. C. en T. van Gurp, Bergen op Zoom	10, 78, 83
Dhr. U.L. Györfy, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58, 74, 76
Mw C.E. Györfy-Landa, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Dhr. A.T. Hagenaars, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58, 76
Fam. Hagendijk, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Mw. M.H. Halenbeek, Bergen op Zoom	9
Dhr. A.M.T. van der Ham, Bergen op Zoom	9, 29, 52, 53, 58

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Mw M. Hartman, Bergen op Zoom	9, 29, 76
Havenschap Moerdijk, Dhr. N.A. van der Pool, Moerdijk	7, 61
Mw. A.A.B. Hazen-Koolen, Bergen op Zoom	9, 29, 52, 53, 58
Dhr. J.P.T.M. van der Heijden en mw C.J. van der Heijden-Van Loon, Bergen op Zoom	3, 7, 10, 12, 30, 48, 53, 76, 78
Dhr. L. den Heijer, Woensdrecht	10, 12, 36, 48, 53, 61
ir F. Henken, Roosendaal	6, 9, 12, 23, 78, 97
Dhr. R.J.C.M. Herbers en mw S.J. Herbers-Van Oosten, Woensdrecht	3, 10, 12, 29, 32, 35, 45, 53, 61, 76
Dhr. W.G. Hermans, Roosendaal	6, 12, 20, 21, 22, 52, 67, 72, 97
Dhr. J. Hertogs en mw A. Hertogs-Brouwer, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 35, 38, 49, 53, 72, 76
Dhr. C.C. Hibma, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 47, 53, 58
Dhr. J.F.M. van Hoek, Oudenbosch	6, 20, 29, 45
Dhr. J.C.M. Hoeks, Bergen op Zoom	3, 5, 9, 12, 24, 68
Hoeven 2000 gemeenteraadsfractie, dhr. V. Kessels, Hoeven	6, 62, 91
Dhr. G.C. en R.H. Hoffenkamp en dhr. C.A. en W.M. van der Spuij, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58, 62, 72
Dhr. G.Ch. Hoffenkamp, mw. C. v.d. Spuij, dhr. D. Verbaarendse en mw. A. Jongmans, Bergen op Zoom	2, 3, 6, 10, 12, 30, 32, 50, 62, 72, 75, 76, 78, 79, 97
Dhr. L. Hoogesteger, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 45, 53, 58
Fam. M.H. Hoogland, Roosendaal	9, 11, 21, 38, 53
Dhr. J.W.M. Hopmans, Bergen op Zoom	9, 12, 22, 29, 32, 45, 48, 49, 53, 70, 76
Dhr. G.W.M. Hornman, mw. H. Curfs en mw. L. Witting (3 eensluidende reacties), Bergen op Zoom	1, 3, 9, 10, 21, 29, 32, 45, 48, 49, 50, 59, 76, 89
Fam. F.A.M. Horsten, Nispen	9, 53
Dhr. A.J.A. van den Hout (6 handtekeningen), Oudenbosch	6, 8, 9, 12, 29, 32, 45, 49, 53, 62, 76, 77
Dhr. J.B.H. Hultermans, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 38, 49, 53, 72, 76

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Dhr. E. Huykens, Oudenbosch	3, 6, 9, 10, 12, 29, 32, 36, 45, 53, 62
HVR Afvalverwerking Roosendaal BV, dhr. W.N. van Daalen, Roosendaal	9, 62, 75
Industriële Kring Bergen op Zoom, ing. M.A.C. Mens, Tilburg	9, 11, 21, 22
Dhr. J. Koevoets, Oud-Gastel	3, 6, 9, 12, 29, 32, 35, 36, 45, 53, 61, 62, 63, 76, 77
Dhr. J. en M. Jochems, Rijsbergen	9, 11, 45, 48, 57, 62
Dhr. W. de Jong, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Dhr. W.A.J.M. de Jong, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58, 72
Dhr. A.J. de Jonge, Rilland	1, 9, 10, 12, 36, 45, 48, 53, 57, 66, 67, 72, 74, 76, 96
Dhr. P.W. Juten, Bergen op Zoom	9, 10, 24, 61, 67
Van Kaam Assurantiën, dhr. E. Wientjens, Bergen op Zoom	9, 10, 12, 16, 29, 53, 58, 83
Dhr. K. Kalis en mw M. Kalis, Oudenbosch	2, 3, 6, 9, 29, 32, 45, 52, 53, 61, 62, 76
Mw M.J.I. Kalis-Kok, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 35, 36, 45, 49, 53, 61, 62, 76, 77
Dhr. L.H. van der Kallen, Bergen op Zoom	6, 9, 16, 20, 21, 24, 32, 48, 51
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor West-Brabant, drs. A.A. Vermeulen, Breda	11, 22
Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Zeeland, drs. J.J.A.M. Bruurs, Middelburg	4, 5, 6, 11, 61, 67
Dhr. H. Kampert, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 62
Dhr. M. Kamps, Bergen op Zoom	9, 16, 29, 53, 58
Fam. J.W. van Kapel, Roosendaal	24, 27, 29, 67, 91
Dhr. J.P. van de Kar, Roosendaal	9, 10, 29, 45, 48, 59, 62, 76
Dhr. P.J.M. Karremans, dhr. J. Mangelaars en dhr. N.E. Nugteren (3 eensluidende reacties), Bergen op Zoom	9, 16, 20, 21, 29, 32, 45, 53, 62, 72, 76
Dhr. C.C.A. Keldermans, Roosendaal	9, 10, 29, 33, 45, 48, 59, 62, 76
Fam. E.J. Ketelaars, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 49, 51, 53, 72, 76
Dhr. M. Kies, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Dhr. P.C.E. Kil, Ossendrecht	5, 10, 12, 35, 36, 45, 53, 57, 76
Dhr. F. de Koeijer, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Dhr. Y. Koerselman, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Dhr. R. de Kok, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58, 76
Mw. D. de Kok-Huijps, Heerle	3, 10, 24, 29, 32, 36, 50, 53, 58, 62
Dhr. C.P. Kokke, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Dhr. R. Koliijn, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Dhr. P. de Koning, Oud-Gastel	6, 25, 53, 58
Mw. P. Koolen, Bergen op Zoom	9, 10, 29, 32, 43, 45, 48, 49, 76
Dhr. P. Koolen, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Dhr. C. Kools, Oudenbosch	9, 10, 29, 45, 48, 49, 73
Dhr. J.P.M. Koopman, Bergen op Zoom	9, 29, 47, 53, 58
Dhr. A.A.M. de Kort, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Dhr. W.F.M. de Kort, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 75
Dhr. C. Kraaijmes, Bergen op Zoom	9, 29, 35, 36, 53, 58
Dhr. C.J.J. Krijnen, Nispen	2, 22, 29, 32, 68
Fam. W.C.A. Kruf, Rilland	3, 12, 22, 25, 26, 30, 32, 33, 40, 41, 47, 53, 67, 89, 91, 96, 97
Dhr. E.B. Kuitems en dhr. F.P.J. Puffer, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 35, 36, 45, 53, 62, 76, 77
Dhr. J.H. Kwaks en mw A.M.J.J. Kwaks-Lucassen, Bergen op Zoom	1, 3, 12, 21, 29, 30, 32, 45, 48, 50, 53, 69, 72, 76
Mw. H.G. Lambrahis-Kuipers, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 49, 53, 58
Dhr. F.M. Lambregts, Bergen op Zoom	9, 10, 78
Dhr. F.M.Lambregts, Bergen op Zoom	10, 29, 45, 48, 53, 72, 74, 76
Mw A. Lampen en dhr. A.A.C. Vos, Bergen op Zoom	8, 9, 29, 36, 53, 57, 58

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Mw J. Landa-Kersbergen en dhr. H. Landa, Bergen op Zoom	9, 29, 35, 53, 58
Mr A.E.M.G. Lanen, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 20, 29, 32, 35, 36, 45, 53, 61, 62, 63, 76, 77
Dhr. J..A. van Leerzem, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Dhr. C.J.M. Lelieveld, Bergen op Zoom	10, 29, 32, 36, 38, 39, 45, 48, 49, 53, 57, 76
Dhr. M.J.W. van Liere, Rilland	9, 11, 40, 57
Dhr. H. Ligtenberg en mw M. Ligtenberg, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 47, 53, 58
Dhr. J.F. Lijten, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Dhr. F.H.M. van der Linden en mw C.C.M. Muller-van Dijke, Ossendrecht	3, 10, 12, 29, 35, 36, 38, 39, 45, 48, 53, 55
Fam. J.F. Lodewijks, Ossendrecht	5, 7, 10, 12, 29, 32, 35, 36, 38, 39, 45, 50, 53, 57, 58, 76, 78, 97
Dhr. P. van Lommel, Bergen op Zoom	9, 29, 47, 53, 58
Dhr. A.A. van Loon, Bergen op Zoom	1, 2, 3, 6, 7, 27, 30, 36, 45, 48, 51, 53, 62, 69, 72, 74, 76, 79, 83, 85, 88, 92
Fam. J.A.A.M. van Loon, Bergen op Zoom	5, 7, 10, 12, 29, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 53, 57, 61, 76, 78, 97
Dhr. C.F. van Loon, Bergen op Zoom	9, 12, 22, 29, 41, 53, 58
Dhr. A.J. van Loon, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Dhr. A.P. van Loon, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 45, 49, 53, 58
Mw. A. van Loon, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 29, 32, 35, 36, 45, 52, 53, 61, 62, 63, 76, 77
Dhr. J.M. en M.M. Maas, Roosendaal	9, 29
Dhr. P.C. Marcus, Bergen op Zoom	3, 5, 7, 9, 10, 12, 42, 53, 78, 97
Dhr. J.P. Maris, ,mw. J. Venhuizen-Bastiaansen, dhr. F. Raymaekers en dhr. M. Bysterveld (3 eensluitende reacties), Bergen op Zoom	8, 10, 29, 32, 36, 45, 53, 76
Markland College, Drs. M.W.M. Braat, Oudenbosch	6, 9, 29, 52, 62
Dhr. P.C. Massar, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Dhr. J. Mathijssen, Bergen op Zoom	6, 20, 22

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Dhr. A.C.M. Mattheussens, Ossendrecht	22
Dhr. E.C. van Meer, Nispen	9, 10, 36, 40
Dhr. H.C.M. Meesters, Bergen op Zoom	10, 24, 29, 30, 36, 45, 48, 49, 50, 53, 61, 76, 78
Dhr. P. Meeusen, Vlissingen	11
mr R.G. van Meggelen en mw L.H. van Meggelen-Tan (2 eensluidende reacties), Bergen op Zoom	9, 29, 32, 45, 72, 74, 76
Fam. A.P.M. van Meir, Ossendrecht	7, 9, 10, 22, 36, 38, 57, 76
Mw. J.T. Mes-Griep, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 49, 53, 62
Dhr. J. Meulblok, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 48, 53, 76
Dhr. G. Meyer, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 76
Dhr. L.J.E. Michielsen en dhr. P.H.J. Michielsen, Rilland	9, 11, 29, 38, 53, 57
Mw. M. Mijland-den Teuling, Bergen op Zoom	5, 7, 10, 12, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 53, 57, 61, 76, 78, 97
Milieuvereniging Benegora, dhr. A. van Rijen, Putte	3, 5, 6, 7, 9, 12, 23, 36, 40, 53, 78, 85, 91
MKB Bergen op Zoom, dhr. R. Schellingerhout, Bergen op Zoom	3, 12, 14, 24, 60, 62, 72
Dhr. C.J. Moerbeek, Bergen op Zoom	9, 24, 29, 45, 53, 58, 62, 91
Dhr. P.J. Moerkens, Bergen op Zoom	1, 2, 3, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 27, 29, 30, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 51, 53, 57, 58, 61, 62, 69, 72, 74, 76, 78, 79, 83, 85, 88, 92, 97
Dhr. R.E. Molenaar, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58, 76
Dhr. A. van Moll, Bergen op Zoom	5, 7, 10, 12, 32, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 53, 57, 61, 76, 78, 97
Dhr. M. Möller, Oudenbosch	6, 9, 20, 29, 53, 58
Dhr. C. en P. Mulder, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 97
Dhr. A. Mulders, Bergen op Zoom	10, 53, 76
Fam. Muns, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58, 72

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Fam. P.A.C. Musters-De Waal, Bergen op Zoom	1, 2, 3, 6, 7, 9, 27, 29, 30, 36, 45, 48, 51, 53, 58, 62, 69, 72, 74, 76, 79, 83, 85, 88, 92
Dhr. E. Nagtegaal, Bergen op Zoom	3, 5, 9, 10, 12, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 45, 97
Dhr. J.C.M. Nagtzaam, Bergen op Zoom	7, 9, 29, 53, 58
Naturistenvereniging Athena, dhr. P. Lambregts, Antwerpen (België)	9, 11, 22, 40, 54, 55
NCB/GLTO, Afdelingen Woensdrecht, Bergen op Zoom, Wouw, Roosendaal, Hoeven, Oudenbosch, Oud-Gastel en de GLTO afdeling Oost Zuid Beveland, dhr. A.J. Oomen, Veldhoven	3, 5, 6, 12, 13, 56, 57, 67, 84
Nederlandse Gasunie NV, Dhr. ing W.J. Kolff, Groningen	12, 67, 91
Mw. F. de Nijs-Antens, Roosendaal	11, 36, 53, 78
Dhr. S. Nijssen, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Dhr. R. Nispeling, Oudenbosch	6, 9, 10, 12, 29, 32, 45, 49, 50, 53, 62
Dhr. M.S. Noordam, mw. E.B. Noordam-Geilvoet en dhr. S.J. Noordam, Rilland	3, 5, 12, 22, 26, 47, 67, 83, 84
Dhr. J. Nuyten, Bergen op Zoom	3, 7, 9, 10, 12, 21, 22, 25, 34, 57, 75, 81, 83
Dhr. A.J.J. Nuyten, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 51, 53, 58, 76
Onafhankelijke Gemeenteraadsfractie(s) Moerdijk, dhr. C. Huijssoon, Zevenbergen	2, 6, 10, 20, 29, 45, 62
Dhr. B.G.M. Onderdonck, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Ondernemerskring Roosendaal, ing. M.A.C. Mens, Tilburg	11, 20, 23, 53
Ondernemersvereniging Kaaike Boven, mw. L. van Gorp, Roosendaal	9, 11, 23, 29, 32, 45, 50, 51, 62, 75, 76, 97
Ondernemerskring Halderberge, dhr. E.A.J. van Tongel, Oudenbosch	6, 9, 12, 20, 21, 45, 53, 62, 75
ONS gemeenteraadsfractie, dhr. W. van Overveld, Oudenbosch	6, 10, 45, 52, 62, 72, 76, 90
Mw. J.H. Ooms-Antonissen, Bergen op Zoom	7, 9, 10, 27, 29, 30, 43, 45, 49, 50, 53, 59, 69, 72, 73, 74
Dhr. G.A. en mw A. van Oorschot (2 eensluidende reacties), Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 74
Mw. H. van Oorschot-van de Watering, Ossendrecht	10, 11, 29, 32, 45, 48, 53, 59, 70, 76

Namen van sprekers	Vraag en antwoordnummers
Dhr. L.Ph. van Oosten en mw J. van Oosten-Teigeler, Bergen op Zoom	5, 7, 10, 12, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 53, 57, 61, 76, 78, 97
Fam. R.J.P. van Osta, Oudenbosch	6, 9, 12, 22, 35, 45, 48, 58, 62
Fam. A.M.A. Palinckx, Ossendrecht	5, 35, 57, 75, 76
Dhr. J. Paluch, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Fam. I. van de Par, Rilland	9, 12, 24, 36, 38, 55, 66
Dhr. J.J. Peeters, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Dhr. F. Pennings, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Dhr. E.A. Petrucco, Bergen op Zoom	10, 35, 36, 38, 42, 45, 48, 53, 76, 78, 97
Dhr. A. Plat, Bergen op Zoom	3, 9, 12, 29, 53, 58
Mw M. van der Ploeg-van Roon, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Mw. N. Plouvier-Hagenaars, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 47, 53, 58
Dhr. L. Polak, Bergen op Zoom	9, 26, 29, 53, 58
Mw. drs S. Pols-Harris, Bergen op Zoom	1, 3, 25, 30, 53, 97
drs A.N.S.H.M. du Pont, mw drs M.G.G.P. du Pont-van de Goor en dhr. M.A.S.W. du Pont, Oudenbosch	6, 9, 29, 32, 45, 53, 62, 63, 76, 77
Dhr. H.M.J. Portenagel, Roosendaal	2, 3, 5, 6, 7, 9, 12, 20, 24, 26, 31, 45, 46, 47, 68, 80, 82, 83, 85, 96
Mw. J.F. Prins, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 45, 53, 58
Provincie Noord-Brabant, mede namens college van B&W van Bergen op Zoom, Halderberge, Moerdijk, Roosendaal en Woensdrecht, Gedeputeerde Staten 's-Hertogenbosch	2, 3, 5, 6, 13, 14, 20, 45, 67, 78, 79, 84, 94, 97
Provincie Zeeland, Gedeputeerde Staten, Middelburg	5, 6, 18, 61, 67
Dhr. A.D. van der Put, Oudenbosch	9, 23, 24, 29, 62
PvdA gemeenteraadsfractie, dhr. P.M.I. van den Kieboom, Bergen op Zoom	3, 9, 22, 29, 36, 42, 45, 53, 55, 62, 67, 78
drs R.W.H. Raaijmakers en mw mr. E.A.M. Raaijmakers-Rottier (2 eensluidende reacties), Bergen op Zoom	8, 10, 16, 24, 53, 58, 62

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Dhr. J. Raats, Amsterdam	13, 21, 36
Dhr. C.J. Raats en mw C.P. Huijgens-Touw, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Mw. L. Rampaart-van de Wegen, Nispen	9, 25, 28, 62, 75
Dhr. A.M. van Ravesteijn, Oudenbosch	3, 6, 9, 10, 12, 29, 32, 36, 45, 49, 53, 62
Dhr. N. van Rees, Woensdrecht	10, 35, 36, 38, 45, 48, 53, 57, 61, 76
Dhr. R. de Reijer, Oudenbosch	2, 3, 6, 9, 12, 29, 32, 35, 36, 45, 53, 61, 62, 63, 76, 77
Dhr. W.H.M. Rennings en mw A.J.M. Rennings-de Rooij, Oudenbosch	2, 6, 9, 36, 53, 62, 77
Dhr. C.E.J. van de Riet, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 29, 32, 35, 36, 45, 53, 58, 61, 62, 63, 76, 77
Dhr. M. van de Riet, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 29, 32, 35, 36, 45, 53, 61, 62, 63, 76, 77
Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB), mw. drs. A. Mennens-Van Zeist, Amersfoort	65
Dhr. A. van Rijmendam, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 49, 53, 58, 76
Dhr. A. van Rijn, Roosendaal	9, 19, 29, 32, 53, 62
Dhr. G. en mw M. Rockx, Roosendaal	2, 3, 9, 12, 24, 26, 28, 36, 38, 39, 45, 53, 76
Dhr. J. Roelse, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Dhr. J. en mw K. van Rozendaal, Woensdrecht	5, 7, 12, 32, 36, 37, 45, 53, 57, 76, 78, 97
Dhr. R. Schepers, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 49, 53, 58, 76
Mw. drs L.M. Schermers, Bergen op Zoom	1, 9, 12, 16, 29, 32, 45, 48, 49, 51, 62, 76
Dhr. J.W.G. Schets, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 20, 29, 32, 35, 36, 45, 53, 61, 62, 63, 76, 77
Dhr. A.M. Schetters, Bergen op Zoom	3, 7, 10, 16, 25, 30, 48, 53, 76
Dhr. M.N.M. van Schilt, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58, 76
Dhr. P. Schoonen, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Dhr. A.G. Schuurbijs, Heerle	25, 29, 30, 32, 91

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Fam. A.D.G. Sebregts, Heerle	1, 3, 9, 10, 20, 21, 24, 29, 43, 54, 55, 67
Fam. L.C. Sebregts, Bergen op Zoom	7, 10, 42, 53, 61, 78
Dhr. H.C. Sebregts, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Sieben Rekreatie, dhr. E. en mw R. Sieben, Roosendaal	9, 54
ing. C.J. Simons, Bergen op Zoom	3, 5, 12, 24, 29, 32, 40
Dhr. J.J. Sipma, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Mw. A. Sipma-Bouwens, Bergen op Zoom	9, 12, 29, 36, 53, 58
Dhr. H.L. Sleyden, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58, 76
Dhr. C. Sloot, Bergen op Zoom	9, 27, 29, 32, 41, 45, 53, 71, 76
Dhr. S. .Smit, mw. J. Beijer, Veva en Niek, Bergen op Zoom	6, 9, 12, 29, 32, 45, 47, 50, 62, 76
Fam. E.F.M. Smits, Oudenbosch	3, 6, 9, 12, 29, 32, 35, 36, 45, 52, 53, 58, 61, 62, 63, 76, 77, 84
Dhr. J.M.C.F. Smout, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Dhr. C.E. Snijtsheuvel, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58, 76
Socialistische Partij, Afdeling Bergen op Zoom, dhr. J.F. de Neijs, Bergen op Zoom	3, 5, 6, 7, 10, 12, 21, 22, 36, 38, 39, 53, 67, 78
Dr/mw. Somers, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 68
Sovon Vogelonderzoek Nederland, dhr. M. van der Weide, Beek-Ubbergen	39
Dhr. F.J. Speek, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 49, 53, 58, 76
Staatsbosbeheer, Regio West-Brabant - Deltagebied, ir W.Z. van der Meer, Middelburg	40
Stichting Het Noordbrabants Landschap, ing. J. Baan, Haaren	3, 9, 10, 11, 12, 36, 40, 53
Stichting Arboretum Oudenbosch, mw A.W. Douw-van Teylingen, Oudenbosh	2, 6, 9, 36, 53, 54, 62, 77
Stichting Rechtsbijstand (namens mw W.A. Boon-Timmermans, Rilland), mw mr M.K. Weterings, Tilburg	3, 9, 15, 22, 48, 53, 76, 91
Dhr. A. en mw A. Stoop, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
ir A.J. Stoop, Zevenbergen	2, 3, 4, 6, 20

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Dhr. M.J.M. Stoop, Heerle	10, 53, 58, 72, 76
Streekgewest Westelijk Noord-Brabant, Regionale Milieu- dienst, ir. J.H.J. Groot, Roosendaal	3, 5, 6, 12, 20, 29, 30, 43, 44, 86
Dhr. G.J.M. Strien, Bergen op Zoom	3, 9, 53, 72
Dhr. P., J., M. en R. Tack, Bergen op Zoom	9, 10, 34, 35, 36, 45, 62, 78
Dhr. J.H. Takken, Bergen op Zoom	9, 29, 35, 36, 53, 58
Mw. P. Takken-Fitesen, Bergen op Zoom	3, 9, 29, 49, 53, 58
Dhr. K. Tangeman, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58
Dhr. P.A.A.M. van Terheijden, Bergen op Zoom	5, 10, 16, 32, 42, 53, 59, 76
Dhr. C.P.M. van Tilburg, Bergen op Zoom	22, 24, 29, 38, 53, 62
Dhr. H. Tissink, Bergen op Zoom	9, 16, 24, 29, 53, 58
Dhr. M. Valkenburg, Heerle	9, 29, 32, 53, 58
Dhr. J. van der Veen/TOF/Orion-A, Delft	3, 10, 12, 45
Mw. E. Vendeloo, Oudenbosch	3, 6, 9, 10, 12, 29, 32, 36, 45, 53, 62
Dhr. G.J. Veneman, Bergen op Zoom	3, 5, 7, 9, 10, 12, 35, 36, 37, 38, 39, 42, 45, 53, 61, 62, 78, 97
Dhr. C.A.E. Verbiest, Bergen op Zoom	3, 5, 9, 29, 45, 53, 58
Fam. K. Verbocht, Rilland	5, 12, 40, 53, 55, 66
Dhr. M. Verboven, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58, 76
Dhr. F. Verdult, Bergen op Zoom	9, 29, 45, 53, 58
Dhr. P.J.C.M. Verheesen, Bergen op Zoom	9, 10, 11, 21, 22, 29, 32, 45, 48, 49, 50, 53, 59, 76
Dhr. W. Verheez, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Dhr. J.J.C. Verhoeven, Rilland	3, 12, 22, 29, 30, 32, 33, 36, 41, 47, 53, 66, 67, 76, 91, 97
Dhr. P. Verhoeven, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 79

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Dhr. A.N.M. Verkade, Bergen op Zoom	9, 16, 29, 30, 32, 45, 48, 49, 53, 71, 72, 73, 74, 76
Dhr. P.A.E.M. Versijp en dhr. I.C.W. Dageinckx, Bergen op Zoom	10, 32, 35, 36, 38, 39, 49, 53, 72, 76
Dhr. P.A.E.M. Versijp en dhr. I.C.W. Dageinckx en dhr. A.S.C. de Waal, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 35, 38, 49, 53, 72, 76
Dhr. J. Vervoort, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 53, 58
Dhr. P.J. Vervoort, Bergen op Zoom	9, 26, 29, 53, 58
Dhr. H.M. Videler Balm en fam. van Loon (2 eensluidende reacties), Bergen op Zoom	10
Mw. J. Vlegghels-Swaanen, Bergen op Zoom	9, 10, 29, 32, 45, 49, 53, 62, 72, 76, 78
Volkspartij voor Vrijheid en Democratie, ing. W. Soulié, Boshoven	9, 45, 62, 90
Dhr. J.G.T. van Vondel en mw A. van Vondel-van Laan, (2 eensluidende reacties), Bergen op Zoom	9, 21, 29, 53, 58
Dhr. D.C. Vonk, Bergen op Zoom	9, 29, 53, 58, 76
Dhr. P.W.C. Voorheijen, Oudenbosch	9, 29, 32, 49, 53
Dhr. Q. Vriens, Bergen op Zoom	9, 26, 29, 53, 58
Mw. A. Vriens-Mathijns, Bergen op Zoom	9, 26, 29, 53, 58
Dhr. A. van Vught, Bergen op Zoom	3, 12, 36, 38, 39, 45, 48, 53, 76, 78
VVD, Volkspartij voor Vrijheid en Democratie, dhr. G.M. Wigbold, Wouwe	2, 5, 6, 12, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 61
Mw. H.M. Waterman-Remmers, Ossendrecht	11
Waterschap Het Scheldekwartier, dhr. J.W. Hazendonk, Wouwe	11, 34, 67
Waterschap Zeeuwse Eilanden, mr drs J.A. de Visser, Goes	40, 62
Watersportvereniging De Schelde/De Kreekrakker/ Zeeverkennergroep Karel Doorman, dhr. M. Velthoen (2 eensluidende reacties), Bergen op Zoom	9, 16, 20, 21, 40
Dhr. W. de Weert, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 76
Dhr. D.C.M. van der Wegen, Bergen op Zoom	9, 10, 53, 76
Mw. A. van der Werf-Goverde en dhr. J.P. Dietvorst, Bergen op Zoom	9, 29, 32, 49, 53, 58, 72

Namen van insprekers	Vraag en antwoordnummers
Werkgroep Vuilverbranding, dhr. J. Bressers en dhr. F. Konings, Roosendaal	3, 5, 9, 10, 12, 36, 37, 42, 51, 67, 82
Dhr. J. Wierckx, Bergen op Zoom	1, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 14, 20, 21, 24, 25, 29, 32, 44, 45, 48, 49, 50, 51, 53, 58, 59, 62, 76, 83, 85, 90, 92, 97
Dhr. J.G. Wierckx, Ossendrecht	11, 22
Dhr. J.L. Wierckx, Bergen op Zoom	1, 9, 10, 32, 48, 49, 51, 53, 73, 91
Wijkcommissie Oost, dhr. M.C. Keller, Bergen op Zoom	9, 48, 53
Wijkvereniging Centrum West, Veiligheid en Verkeer, ir. J. Naber, Etten-Leur	6
Wijkvereniging Kom Noord, dhr. F. van Oers, Oudenbosch	6, 9, 29, 45, 53, 62
Wijkvereniging Pagnevaart-Oost, Mw. Goorden-van Gils, Oudenbosch	6, 9, 12, 29, 32, 45, 62
Dhr. A.M.M. Wijnen, dhr. G.P.C.M. Wijnen en dhr. M.P.M. Wijnen (3 eensluidende reacties), Oudenbosch	6, 10, 12, 35, 53, 62, 63, 77
Dhr. C. van Wijngaarden, Bergen op Zoom	10, 11, 29, 32, 45, 48, 49, 50, 53, 59, 76
Dhr. W.F.M. Willemse, Bergen op Zoom	3, 6, 9, 10, 12, 29, 32, 36, 38, 41, 43, 48, 49, 50, 55, 62, 76
Dhr. A. de Wit, Ossendrecht	3, 8, 10, 29, 32, 35, 36, 45, 57, 76
Dhr. P.A.M. Withagen, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Dhr. M.S. Wolf, Bergen op Zoom	9, 29, 49, 53, 58
Woningstichting Spectrum, dhr./mw. G.A. Kamp, Bergen op Zoom	10, 29, 32, 67
Mw. M.E. Wubbolts-Vosse, Oudenbosch	6, 8, 9, 20, 62
Zeeland Seaports Vlissingen, drs J.M.H.G. Philppen, Oost-Souburg	3
Zeeuwse Milieufederatie, M.F.A.M. van Mierlo, Goes	3, 9, 12, 36, 40, 53, 78

