Startnotitie IJzeren Rijn

NS Railinfrabeheer

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Limburg / Directie Noord-Brabant

Colofon

Uitgave
Ministerie van Verkeer & Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Limburg / Directie Noord-Brabant
contactadres:
Postbus 25
6200 MA Maastricht
Telefoon (043) 329 45 98

NS Railinfrabeheer
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Telefoon (030) 235 83 21

Cartografie
Grontmij

Fotografie
Hennie Raaymakers, St. Michielsgestel

Vormgeving en productie
Inpladi B.V., Oss

Druk
Mac Donald B.V., Nijmegen

Maastricht/Utrecht, november 1999

Startnotitie IJzeren Rijn

Inhoudsopgave

1 Inleiding *4*
1.1 Het initiatief *4*
1.2 Spelregels voor inspraak *5*

2 Achtergronden *6*
2.1 Historische achtergrond *6*
2.1.1 Juridische en staatsrechtelijke aspecten *6*
2.1.2 Vervoersomvang *6*
2.1.3 Recente ontwikkelingen *6*
2.2 Verkeers- en vervoersbeleid *7*
2.3 Relevante andere projecten en studies *8*
2.4 Genomen en te nemen besluiten *8*

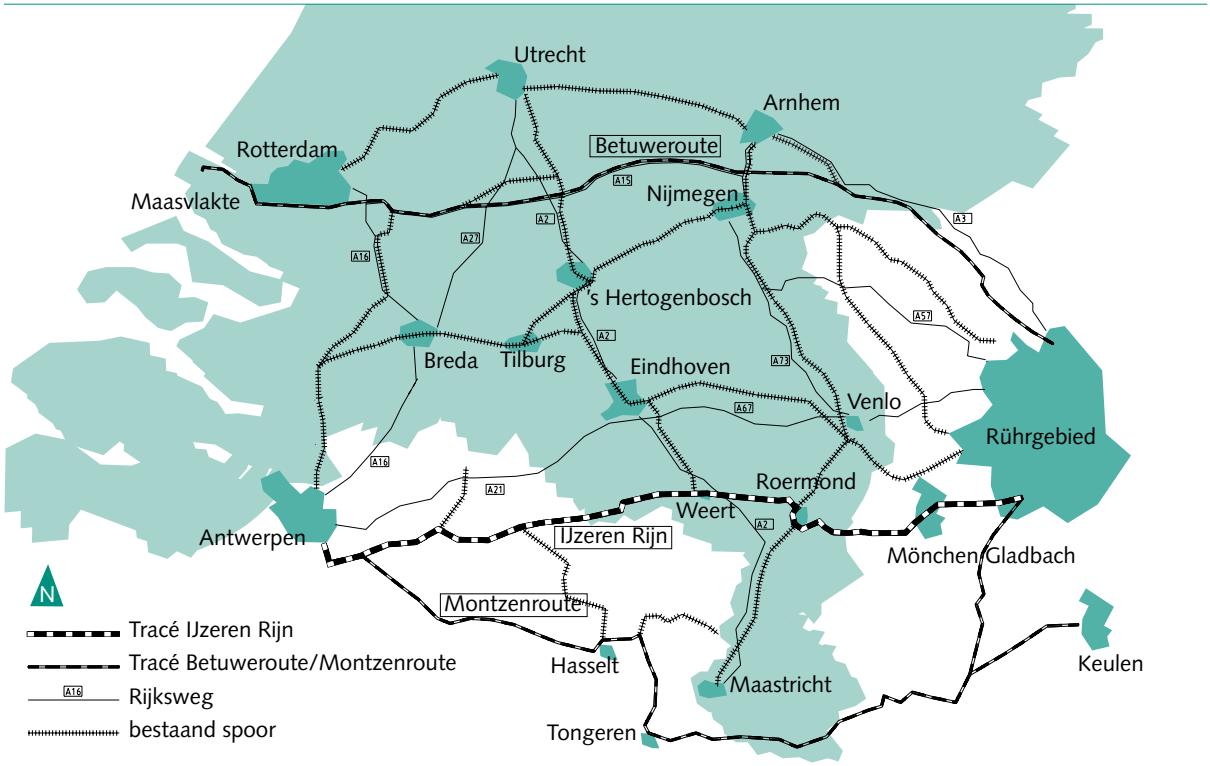
3 Probleemverkenning en doel studie *9*
3.1 Prognoses goederenvervoer *9*
3.2 Probleemstelling *9*
3.3 Doelstelling van het project *10*

4 Te bestuderen alternatieven *11*
4.1 Studiegebied *11*
4.2 Technische uitgangspunten voor de alternatieven *11*
4.3 Beschrijving van de mogelijke alternatieven *11*
4.3.1 Alternatief A *12*
4.3.2 Alternatief A1 *13*
4.3.3 Alternatief A2 *14*
4.3.4 Alternatief B *15*
4.3.5 Alternatief C *16*
4.3.6 Alternatief D *17*
4.3.7 Alternatief E *18*
4.3.8 Alternatief F *19*
4.3.9 Alternatief G *20*
4.3.10 Alternatief H *21*
4.4 Selectie van uit te werken alternatieven *22*
4.5 Nuloptie en Meest Milieuvriendelijk alternatief *23*

5 Te onderzoeken effecten *24*
5.1 Algemeen *24*
5.2 Milieu-effecten *24*
5.3 Overige effecten *25*

6 Procedures *27*

Bijlagen
1 Literatuurlijst *29*
2 Overzicht van toepassing zijnde wet- en regelgeving *30*
3 Begrippenlijst *32*
4 Kaart studiegebied en alternatieven (los bijgevoegd)



Figuur 0.1 Historisch tracé van de IJzeren Rijn, (van Budel via Weert en Roermond richting Dalheim) en enkele belangrijke (goederen)-spoorlijnen

1 Inleiding

1.1 Het initiatief

Tussen Antwerpen en Duisburg ligt sinds 1879 het tracé van de zogenoemde IJzeren Rijn. Het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn wordt gevormd door het tracé vanaf de Belgische grens (Hamont)-Budel, Budel-Weert, Weert-Roermond en via Roermond naar de Duitse grens (Dalheim). Tot 1991 is de IJzeren Rijn in gebruik geweest voor doorgaande goederentreinen, zij het met afnemende intensiteit. Tot 1994 is het gedeelte Roermond-Herkenbosch nog gebruikt ten behoeve van lokaal vervoer en daarna niet meer. Het tracé vanaf de Belgische grens richting Budel en Weert is thans beperkt in gebruik. Het tracé Weert-Roermond is voor het reguliere personen- en goederenverkeer in gebruik, onder andere voor het intercity-verkeer van Eindhoven naar Maastricht.

Door de Belgische regering is verzocht het historisch tracé van de IJzeren Rijn te reactiveren voor de afwikkeling van het goederenvervoer van Antwerpen naar het Duitse Ruhrgebied. In maart 1999 is door de Belgische, Nederlandse en Duitse ministers van verkeer besloten de mogelijkheid van deze reactivering te onderzoeken en daarmee medewerking te verlenen aan het verzoek.
In Nederland wordt de reactivering van het historisch tracé niet zonder meer mogelijk geacht, met name omdat het gedeelte Roermond-Dalheim gelegen is in het Nationaal Park De Meinweg, dat inmiddels is aangewezen als beschermd gebied op grond van Europese richtlijnen (Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn). Daardoor zou reactivering alleen kunnen plaatsvinden indien er sprake is van "dwingende redenen van groot openbaar belang" en wanneer tevens geen

Belgische goederentrein op weg naar de zinkfabriek in Budel

reële alternatieven mogelijk zijn. Inmiddels zijn ook andere gebieden in procedure om daar de Europese richtlijn(en) op van toepassing te laten zijn (onder andere de Weerter- en Budelerbergen en het Leudal).

Om medewerking te kunnen verlenen aan het verzoek is besloten om, naast het onderzoek naar de mogelijke reactivering van het historisch tracé, een onderzoek te starten naar alternatieven waarmee hetzelfde doel zou kunnen worden gediend, maar die het Nationaal Park De Meinweg ontzien.

Deze Startnotitie beschrijft het initiatief naar het onderzoek van het historisch tracé en de mogelijke alternatieven om, binnen kaders van milieukundige aard, te komen tot een oplossing voor de gevraagde spoorverbinding tussen België en Duitsland. Daarbij worden tevens de achtergronden, het doel en de alternatieven nader toegelicht. Ook wordt een indicatie gegeven van de te onderzoeken effecten en mogelijkheden op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en economie die met de verschillende alternatieven kunnen samenhangen. In de Startnotitie is verder een overzicht van de te doorlopen procedures opgenomen.

De Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer (VROM), vormen samen het bevoegd gezag voor het initiatief.
Met de publicatie van deze Startnotitie maken zij formeel het voornemen bekend dat de IJzeren Rijn in studie wordt genomen.

Het initiatief voor het onderzoek wordt genomen door Rijkswaterstaat directie Limburg en Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant, in samenwerking met NS Railinfrabeheer.
NS Railinfrabeheer is als taakorganisatie van het Nederlandse ministerie van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor het ontwerp, de realisatie en het beheer van railinfrastructuur. Rijkswaterstaat directie Limburg treedt op als coördinerend initiatiefnemer.

1.2 Spelregels voor inspraak

De voor u liggende Startnotitie is de eerste stap in de 'm.e.r.-procedure' die gecombineerd wordt met de 'tracé-procedure'. Deze gecombineerde procedure leidt via het opstellen van een Trajectnota/MER (een gecombineerde trajectnota met een milieu-effectrapport) uiteindelijk tot een (ontwerp-)Tracébesluit voor de IJzeren Rijn. Dit gebeurt onder meer in overleg met overheden, betrokken instanties en via inspraak.

De Startnotitie is dan ook te beschouwen als een uitnodiging aan alle betrokkenen om mee te denken over wat er verder in de volgende stap (de Trajectnota/MER) moet worden uitgewerkt.

Deze Startnotitie ligt na publicatie gedurende zes weken ter visie op plaatsen en tijden die door middel van advertenties bekend zullen worden gemaakt. Na het verschijnen van de Startnotitie vinden informatieavonden plaats. Ook wordt gelegenheid geboden tot (schriftelijk) inspreken. Rekening houdend met de inspraakreacties en na advisering door de Commissie voor de milieu-effectrapportage stellen de Ministers de richtlijnen vast waaraan de in de volgende fase op te stellen Trajectnota/MER zal moeten gaan voldoen.

Schriftelijke reacties, onder vermelding van "Startnotitie IJzeren Rijn" kunnen tot en met 31 december 1999 worden gezonden naar:

Inspraakpunt IJzeren Rijn
Kneuterdijk 6
2514 EN 's-Gravenhage

2 Achtergronden

2.1 Historische achtergrond

2.1.1 Juridische en staatsrechtelijke aspecten

De IJzeren Rijn werd in de vorige eeuw aangelegd op basis van het scheidingsverdrag tussen België en Nederland van 19 april 1839 (Artikel 12), dat België het recht toekende om op eigen kosten een weg- of kanaalverbinding aan te leggen over het Nederlandse kanton Sittard tot aan de Duitse grens. In het Belgisch-Nederlands verdrag van 13 januari 1873 (ook het IJzeren Rijn-verdrag genoemd) werd het zogenaamde "doortochtrecht" voor de IJzeren Rijn ten uitvoer gebracht. Het doortochtrecht kan worden beschouwd als een internationale erfdienstbaarheid. Dit recht ligt aan de oorsprong van de bouw van de IJzeren Rijn. Op 15 februari 1879 is het baanvak Roermond-Dalheim in gebruik genomen en op 2 juni van dat jaar het baanvak Roermond-Budel.

2.1.2 Vervoersomvang

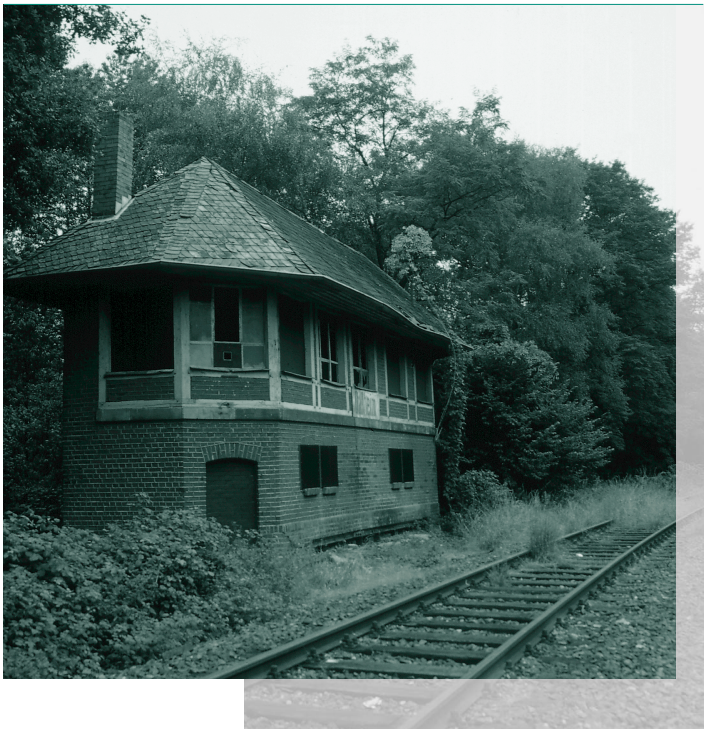
Tot 1914 bleef de IJzeren Rijn vrij rendabel. De lijn werd onder meer gebruikt voor internationaal goederenvervoer en lag daarmee ook aan de basis van een zinkverwerkend bedrijf in Budel, vlak bij de Nederlands-Belgische grens. Door de neutraliteit van Nederland in de eerste wereldoorlog werd het transport over het Nederlandse deel in die periode verboden waarop door Duitsland de spoorlijn van Aken via Visé naar Tongeren (de Montzenroute) werd aangelegd. Hoewel na de eerste wereldoorlog het grootste deel van het transport bleef plaatsvinden over de Montzenroute reden er in de periode tot 1940 over het deel Roermond-Dalheim nog 12 internationale goederentreinen per dag per richting, van en naar Rotterdam en Antwerpen. Er was eveneens beperkt internationaal reizigersvervoer.

Na de tweede wereldoorlog raakte de route langzamerhand buiten gebruik, mede vanwege alternatieve routes zoals de Montzenroute. Tot 1970 reden er vier internationale goederentreinen uit België via Roermond richting Dalheim.
Tot het begin van de jaren '90 werd de lijn nog op bescheiden schaal over de volle lengte gebruikt. Vanaf 1991 hebben er geen doorgaande internationale treinen meer gereden.
Het goederen- en personenvervoer tussen België en Duitsland loopt sindsdien uitsluitend over de Montzenroute. Op het deel Roermond-Herkenbosch hebben tot 1994 nog treinen gereden voor de bediening van de bedrijven bij Herkenbosch.
Op dit moment resteert nog beperkt (grensoverschrijdend) goederenvervoer tussen Antwerpen en het zinkverwerkend bedrijf te Budel en sporadisch transport tussen Weert en Budel.
De baanvakken Roermond-Weert, Weert-Eindhoven en Eindhoven-Venlo maken deel uit van het Nederlandse Intercitynet.

2.1.3 Recente ontwikkelingen

In 1996 en1997 is er in opdracht van de Vlaamse regering een studie verricht naar de vervoersmogelijkheden op de IJzeren Rijn in relatie tot de ontwikkelingen op de Montzenroute. In 1998 heeft de Belgische Federale Regering zich geconformeerd aan de resultaten van de Vlaamse studie. Op basis van deze studie heeft de Belgische regering aangegeven dat er behoefte is aan een tweede verbinding voor het goederenvervoer tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. De capaciteit op de Montzenroute zal op termijn te gering zijn om de toenemende behoefte aan goederenvervoer per spoor te kunnen verwerken. De Montzenroute heeft in beginsel nog enige capaciteit om een groei van het goederenvervoer op te vangen, maar er is extra capaciteit nodig om de verwachte toename van het vervoer te kunnen opvangen.

Uitbreiding van de capaciteit van de Montzenroute heeft ten opzichte van de IJzeren Rijn als belangrijkste nadelen de grotere tracélengte en de grotere hoogteverschillen.



De IJzeren Rijn ter hoogte van Dalheim. De laatste trein reed hier in 1991.

Verdere uitbreiding van de capaciteit op die route vergt dermate hoge investeringen dat deze in bedrijfseconomische zin minder gunstig te exploiteren wordt dan de IJzeren Rijn. Tevens doorsnijdt de Montzenroute aanzienlijk meer bebouwd gebied dan de IJzeren Rijn, hetgeen minder gunstig is op het gebied van hinder voor de omgeving (Bron: Tractebel, 1997). Daarom heeft de Belgische regering officieel verzocht de IJzeren Rijn op korte termijn via het historisch tracé te reactiveren. Daarop is in de Ministersconferentie van 29 maart 1999 door Nederland toegezegd medewerking te verlenen aan het benodigde onderzoek en zijn er afspraken gemaakt door de Ministers van Verkeer van België, Duitsland en Nederland. In Nederland zal het onderzoek de vorm krijgen van een tracé-studie, inclusief milieu-effectrapportage.

2.2 Verkeers- en vervoersbeleid

Het Europees beleid ten aanzien van goederenvervoer is in meerdere opzichten gericht op een bevordering van vervoer per spoor en over water. Eén van de ontwikkelingen is een toenemende concentratie van goederenstromen op een beperkt aantal zeehavens van waaruit de goederen over Europa worden gedistribueerd. Met deze concentratie in "mainports" hangt samen dat er goede en voldoende verbindingen met het achterland aanwezig moeten zijn.
De ontwikkeling van het Europees beleid is er tevens op gericht de groei van transitverkeer over de weg in Europa niet ongecontroleerd te laten toenemen. Daarbij ligt het in de bedoeling een deel van de groei van het goederenvervoer voor lange afstanden over de weg in toenemende mate te laten overnemen door vervoer per spoor, over water, of een combinatie daarvan. Daartoe zijn onder meer zogenoemde Trans Europese Netwerken (TEN's) aangewezen. Dit zijn grensoverschrijdende transportassen, waarin alle vervoerswijzen zijn opgenomen.

Zowel Rotterdam als Antwerpen hebben een belangrijke functie in het transport van goederen binnen Europa. De verbinding tussen Rotterdam en het Europese achterland maakt reeds deel uit van het TEN voor wegvervoer. De Brabantroute (spoorverbinding tussen Breda en Eindhoven) is onderdeel van het TEN voor gecombineerd vervoer (rail). Met het besluit over de Betuweroute wordt daar een ontbrekende schakel aan toegevoegd.
De verbinding tussen Antwerpen en het Europese achterland is, middels de Montzenroute, onderdeel van het TEN voor gecombineerd vervoer (rail). Ook de IJzeren Rijn maakt hier reeds deel van uit. Een eventuele reactivering van de IJzeren Rijn als onderdeel van het TEN is dan ook in lijn met het Europese beleid ten aanzien van goederenvervoer.

Het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer in Nederland is opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) en in de nota Transport in Balans (TIB). Hierin geeft de overheid aan, in navolging van het Europees beleid, dat een voortgaande groei van het goederenvervoer in toenemende mate opgevangen dient te worden door meer milieuvriendelijke modaliteiten, waaronder vervoer per spoor. De eerder genoemde spoorverbindingen tussen

Rotterdam en het Europese achterland zijn dan ook opgenomen in het SVV-II als "hoofdtransportas" voor goederenvervoer. In het SVV-II is ook het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn opgenomen als spoorverbinding voor goederenvervoer, zij het niet als hoofdtransportas.

2.3 Relevante andere projecten en studies

Momenteel verkeert het project Betuweroute in de realisatiefase (gereed in 2005). In de planstudiefase verkeren thans de projecten de Sloelijn en de Verbinding Roosendaal-Antwerpen (VERA). In de verkenningsfase komen of verkeren de verbinding Zuidtak Betuweroute, Brabantroute en corridor Rotterdam-Antwerpen (Crant). De Tweede Havenontsluiting Antwerpen is rond 2005 gereed. Nu het besluit is genomen de Noordoostelijke verbinding (Elst-Oldenzaal) niet te realiseren, is in het standpunt opgenomen dat de verkenningen naar de Brabantroute en Zuidtak Betuweroute versneld zullen worden gestart en afgestemd met de studie naar de IJzeren Rijn.

Verder zijn er in het studiegebied de wegenprojecten voor Rijksweg 73-zuid, Rijksweg 74, N280-oost en de oosttangent Roermond alsmede tangenten Eindhoven en de A69.

Tevens is er vanuit de grote regionale centra (met name nabij Eindhoven en Venlo) veel belangstelling voor de mogelijkheden van nieuwe infrastructuur die gecombineerd kan worden met andere transportmodaliteiten en daardoor een belangrijke (regionale) meerwaarde kan genereren.

2.4 Genomen en te nemen besluiten

Genomen besluiten

In het overleg van 29 maart 1999 is door de Belgische, Nederlandse en de Duitse Ministers van Verkeer afgesproken dat reactivering van het historisch tracé met alternatieven zal worden onderzocht. In Nederland zal daarvoor een tracéstudie worden uitgevoerd, inclusief een milieu-effectrapportage.

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) is de IJzeren Rijn opgenomen als transportas voor goederenvervoer, als onderdeel van het Trans Europese Netwerk (TEN).

Te nemen besluiten

De wet- en regelgeving die het meest relevant is voor de IJzeren Rijn, is het Besluit milieu-effectrapportage en de Tracéwet. Ook zijn van belang het Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs), de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn en de Spoorwegwet. Volgens het Besluit milieu-effectrapportage en de Tracéwet dient een Trajectnota / MER te worden opgesteld, waarvoor deze Startnotitie de eerste stap is. Daarmee wordt tevens invulling gegeven aan de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn waarvoor een zorgvuldige afweging van alternatieven vereist is, bijvoorbeeld zoals in een Trajectnota/MER dient te geschieden. Zo vereist ook de Spoorwegwet een zorgvuldige afweging aangezien in het kader van de Spoorwegwet door de Minister van Verkeer en Waterstaat vergunning moet worden verleend om delen van het historisch tracé weer in bedrijf te nemen. Het Besluit geluidhinder spoorwegen is van toepassing op de IJzeren Rijn bij het herstel van de vervoersfunctie. Als de keuze wordt gemaakt voor het historische tracé dan dienen de tracédelen Budel-Weert en Roermond-Dalheim onder de werking van dit besluit te worden gebracht. Daardoor worden de te nemen maatregelen als gevolg van een toename van het spoorweglawaai in een wettelijk kader geplaatst. In bijlage 2 van deze Startnotitie is verder ingegaan op de juridische achtergrond.

Het belangrijkste te nemen besluit is dan ook de standpuntbepaling van de (Nederlandse) Ministers op basis van de Trajectnota/MER, de inspraakreacties en de (bestuurlijke) adviezen. Omdat op basis van de in Nederland te doorlopen procedures geen besluit kan worden genomen over de verbinding Antwerpen-Duisburg in zijn totaliteit, dient ook met de Belgische en Duitse Ministers overlegd te worden. Bij keuze van één van de alternatieven in de standpuntbepaling vindt uitwerking plaats in een (Ontwerp)Tracébesluit.

3 Probleemverkenning en doel studie

3.1 Prognoses goederenvervoer

De vraag tot reactivering van de IJzeren Rijn komt voort uit de groei van het goederenvervoer tussen de Antwerpse haven en het Europese achterland. Voor het goederenvervoer per spoor tussen Antwerpen en het Ruhrgebied vormt de Montzenroute momenteel de enige belangrijke verbinding. Deze route is in gebruik voor gecombineerd goederen- en reizigersvervoer.

Voor de studie naar reactivering van de IJzeren Rijn is in internationaal verband een voorstudie verricht voor reactivering van de IJzeren Rijn. Daaruit komt onder meer de gewenste capaciteit voor goederenvervoer op de IJzeren Rijn naar voren. In tabel 3.1.1 is dit weergegeven.

Peiljaar [jaar]	Capaciteit [miljoen ton] per jaar]	Treinaantallen [treinen per etmaal in 2 richtingen samen]	Dagdeel [treinen per dagdeel in 2 richtingen samen]		
			Dag 7h - 19h	Avond 19h - 23h	Nacht 23h - 7h
2010	3,7	30	12	4	14
2020	4,9	36	15	5	16

Tabel 3.1.1 Prognose goederenvervoer*) IJzeren Rijn.

*) Uitgangspunt tabel 3.1.1 conform notitie van de (tripartite) ambtelijke stuurgroep van 5 maart 1999

Deze gewenste capaciteit is daarmee een van de uitgangspunten voor de probleemstelling van het project in Nederland.
In de Trajectnota/MER zal middels een gevoeligheidsanalyse worden bepaald in hoeverre de voorgestelde ontwerpen ruimte bieden voor meer goederenverkeer.

3.2 Probleemstelling

Vanwege het capaciteitstekort op de Montzenroute is door de Belgische regering verzocht de IJzeren Rijn te reactiveren om te dienen als tweede verbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Door de Nederlandse regering is met de Belgische en Duitse regering afgesproken om een studie uit te voeren naar de mogelijkheid tot reactivering van de IJzeren Rijn.

De aanwezigheid van de bestaande spoorbaan, die gedeeltelijk niet meer en deels slechts zeer beperkt geëxploiteerd wordt, betekent niet dat deze zonder meer structureel kan en mag worden gebruikt voor het gevraagde aantal goederentreinen. Bij de studie naar mogelijke reactivering van de IJzeren Rijn en de mogelijke alternatieven dient dan ook met de volgende problemen en knelpunten rekening gehouden te worden:

Technisch/functioneel

- De baanvakken Budel-Weert en Roermond-Dalheim worden zeer beperkt respectievelijk niet meer gebruikt. Gezien de technische staat kan op deze tracédelen geen (extra) vervoer plaatsvinden. Afhankelijk van de te hanteren prognoses ten aanzien van de verwachte treinaantallen dient minimaal achterstallig onderhoud te worden verricht en maximaal tot spoorverdubbeling en elektrificatie te worden overgegaan.
- Gezien de prognoses voor het internationale verkeer tussen Budel en Dalheim en de autonome groei op het Nederlandse spoorwegennet, ontstaan mogelijk capaciteitsproblemen nabij het emplacement Weert en het emplacement Roermond, die slechts door infrastructurele maatregelen opgelost kunnen worden.

Omgeving

Met de toename van de hoeveelheid goederenvervoer kunnen knelpunten ontstaan zoals:
- geluid- en trillinghinder;
- visuele hinder en barrièrewerking;
- risico's met betrekking tot externe veiligheid;
- beïnvloeding van natuur en landschap.

Wet- en regelgeving

- Het reactiveren van het baanvak Roermond-Dalheim is m.e.r.-plichtig
- De baanvakken Budel-Weert en Roermond-Dalheim zijn niet gezoneerd zoals in het Besluit geluidhinder spoorwegen is genoemd.

Delen van het historisch tracé liggen in of bij beschermd gebied. Het gebruik of de intensivering van het gebruik van deze tracédelen is slechts mogelijk indien geen alternatieven voorhanden zijn, er sprake is van "dwingende redenen van openbaar belang" en de nadelige effecten worden gecompenseerd (zie ook bijlage 2, "Overzicht wet- en regelgeving").

3.3 Doelstelling van het project

De doelstelling van het project is inzicht te geven in de mogelijkheden voor reactivering van het historisch tracé van de IJzeren Rijn alsmede in mogelijke alternatieven daarvoor binnen de Nederlandse landsgrenzen. Daarbij worden de effecten, van zowel reactivering van het historisch tracé als van de alternatieven, zoveel mogelijk in beschouwing genomen. De Trajectnota/MER dient de Ministers van V&W en VROM voldoende informatie te bieden om uiteindelijk een (tracé)besluit te kunnen nemen over reactivering van het historisch tracé of realisatie van een van de alternatieven daarvoor.
Bij een besluit voor één van de alternatieven wordt tevens besloten of tijdelijk gebruik -totdat het gekozen alternatief gerealiseerd is- van het historisch tracé acceptabel is.

Met deze doelstelling wordt, in goed nabuurschap met de buurlanden, een bijdrage geleverd aan de besluitvorming over realisatie van het goederenvervoer per spoor in internationaal verband tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Tevens wordt een bijdrage geleverd aan het Europese beleid om het goederenvervoer over de weg in toenemende mate over te hevelen naar meer milieuvriendelijke vervoerswijzen (spoor en water).

De IJzeren Rijn ligt deels in Nationaal Park "de Meinweg"

4 Te bestuderen alternatieven

4.1 Studiegebied

In de Nederlandse voorstudie voor het project IJzeren Rijn (Quickscan, Railned, 1998) zijn, in internationaal verband, verschillende alternatieven verkend voor de totale vervoersverbinding Antwerpen-Duisburg. Deze worden in §4.3 beschreven.

Het studiegebied van de IJzeren Rijn in de Trajectnota/MER omvat in de eerste plaats het Nederlandse grondgebied waar milieu-effecten kunnen optreden ten gevolge van de reactivering van het historisch tracé of van de alternatieven daarvoor. Het studiegebied wordt begrensd door de (denkbeeldige) lijn Budel-Einhoven-Venlo-Dalheim-Roermond-Budel.
Omdat de A-alternatieven op Duits grondgebied bij elkaar komen wordt tot het gezamenlijke knooppunt te Dalheim bij het studiegebied gerekend om een vergelijking tussen de A-alternatieven mogelijk te maken.

Het zou te ver voeren om binnen de Trajectnota / MER voor de Nederlandse situatie de totale vervoersverbinding vanaf België tot en met Duitsland met alle alternatieven uitvoerig te bestuderen. Wèl zal een globaal beeld worden geschetst van de alternatieven in internationaal verband. Het zou namelijk kunnen zijn dat de alternatieven voor het Nederlandse gedeelte verschillende voor- en nadelen opleveren voor de vervoersverbinding in de buurlanden. Daarom zal in grote lijnen aangegeven worden hoe de alternatieven voor het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn zich verhouden tot de totale verbinding tussen Antwerpen en Duisburg.

4.2 Technische uitgangspunten voor de alternatieven

Bij het ontwerp van de tracés wordt een aantal uitgangspunten gehanteerd die hier kort zijn genoemd. Er wordt uitgegaan van hoeveelheden te transporteren goederen zoals in tabel 3.1.1. is beschreven. Bij het ontwerp van de IJzeren Rijn wordt rekening gehouden met het huidige personenvervoer en groei daarvan. Uitgegaan wordt van gebruik door dieseltreinen. De IJzeren Rijn maakt deel uit van het Trans Europese Netwerk en dient te voldoen aan de daarvoor geldende (technische) eisen. Waar meersporigheid nodig is, wordt hiervan uitgegaan. Waar het (nog) niet nodig is zal dit voor de toekomst niet onmogelijk worden gemaakt, evenmin als het later aanbrengen van energievoorzieningen voor elektrisch aangedreven treinen. Zo mogelijk dient de IJzeren Rijn in fases te kunnen worden aangelegd.

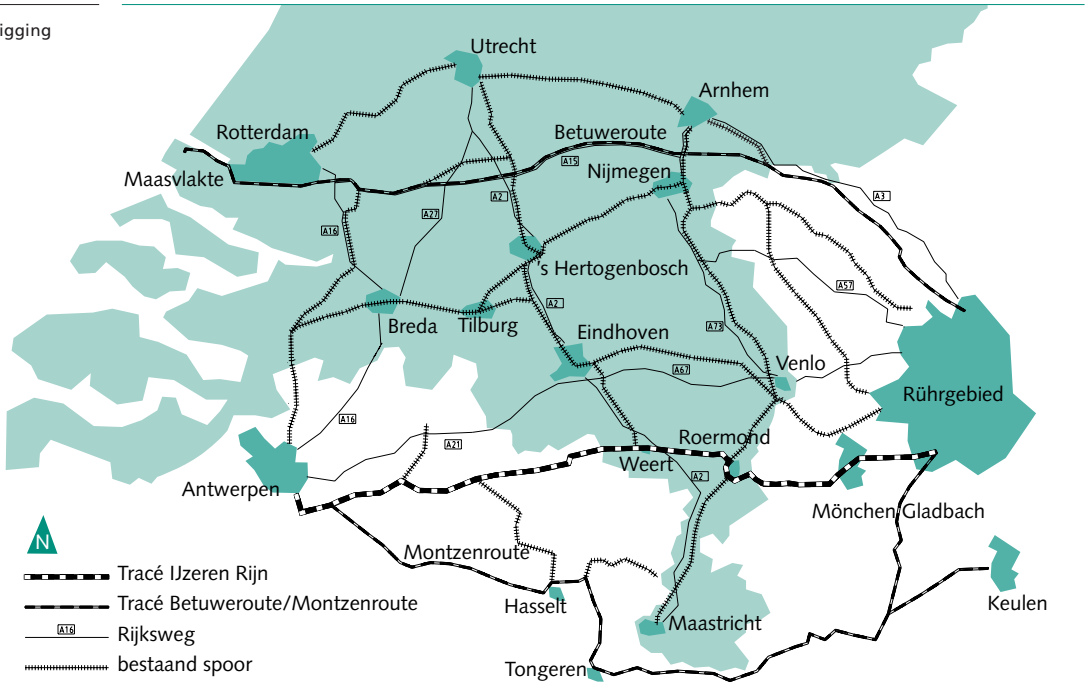
4.3 Beschrijving van de mogelijke alternatieven

In deze Startnotitie zijn kort de tracé-alternatieven uit de genoemde Quickscan (Railned, 1998) beschreven met een beknopte beschrijving van de (belangrijkste) benodigde infrastructurele aanpassingen.

4.3.1 Alternatief A

Alternatief A betreft het historisch tracé van Budel, via Weert en Roermond naar Dalheim. Circa 50% is niet geëlektrificeerd en enkelsporig. Mitigerende maatregelen zijn nodig om nadelige effecten zoveel mogelijk te beperken, zowel in stedelijke omgeving (zoals Weert en Roermond) als in natuurlijke omgeving (zoals het Meinweggebied en de Weerter- en Budelerbergen). Het Meinweggebied is beschermd conform de Europese Vogelrichtlijn, de Weerter- en Budelerbergen zijn daarvoor genomineerd. Het Meinweggebied is verder aangemeld voor de Europese Habitatrichtlijn.

Figuur 4.3.1 Ligging alternatief A



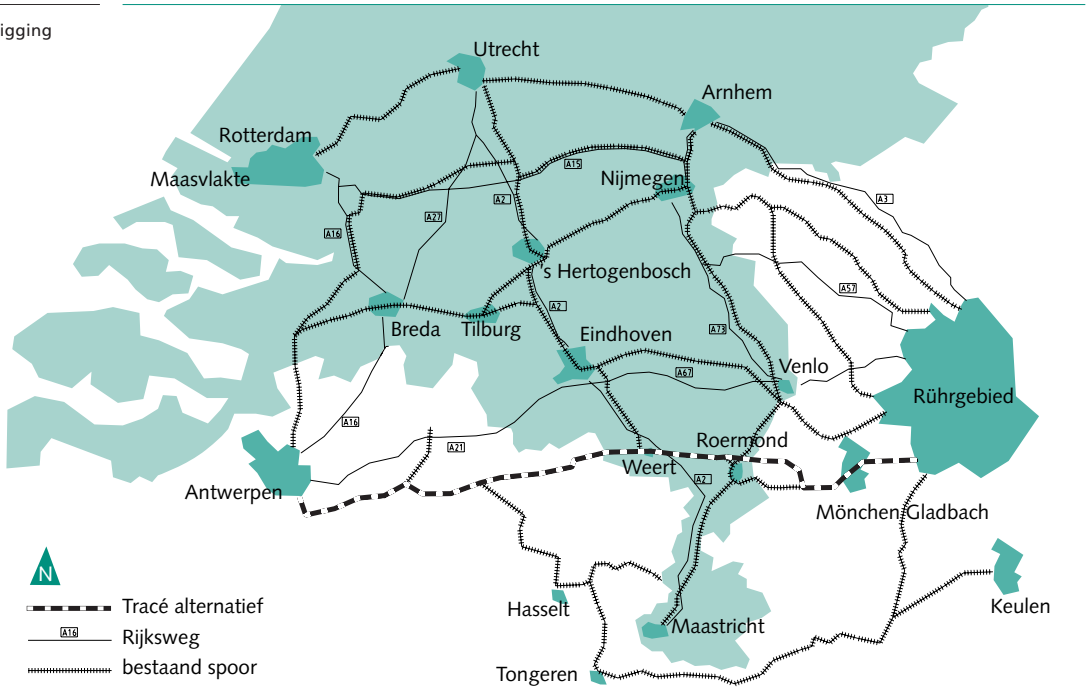
De IJzeren Rijn ter hoogte van de Weerter- en Budelerbergen

4.3.2 Alternatief A1

Het eerste deel tot Roermond is conform alternatief A. Ten westen van Roermond echter is een nieuwe aftakking voorzien om het tracé ten noordoosten van Roermond parallel aan de N280 te volgen in de richting van de Nederlands-Duitse grens (circa vijf kilometer nieuw tracé). Voor de N280 zijn er plannen om deze uit te breiden tot een autoweg. Van positieve bundelingseffecten (voor het milieu) zal dan wellicht sprake kunnen zijn. Beide projecten zullen qua planvorming op elkaar moeten worden afgestemd.

Omdat de grensovergang van Nederland en Duitsland bij alternatief A1 ruim acht kilometer westelijker ligt dan bij alternatief A zal voor alternatief A1 circa zes kilometer nieuw tracé op Duits grondgebied moeten worden aangelegd om aan te sluiten op het goederenspoor bij de (RAF-)vliegbasis Brüggen. Dit (oude) goederenspoor komt bij Dalheim weer uit op het historisch tracé van de IJzeren Rijn. Dit deel behoort tot het studiegebied van de Trajectnota/MER.

Figuur 4.3.2 Ligging alternatief A1



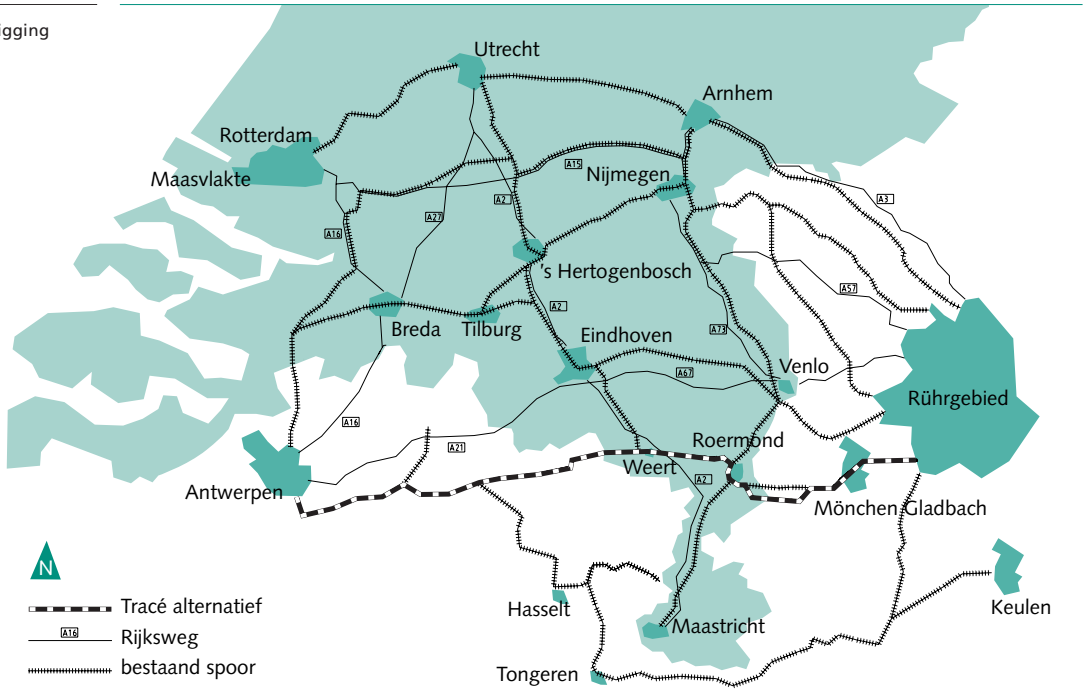
Het A1 alternatief zou gebundeld met de autoweg (N280) richting Brüggen aangelegd kunnen worden

4.3.3 Alternatief A2

Het eerste deel tot Herkenbosch is conform alternatief A (historisch tracé). Ten oosten van Herkenbosch echter buigt het tracé van alternatief A2 in zuidelijke richting af en volgt de grens van Nationaal Park de Meinweg. Daarna sluit het aan op het Duitse net richting Dalheim.

Vanaf de zuidelijke omleiding bij Herkenbosch is er ruim zeven kilometer nieuw tracé. Gezien de hoogteverschillen in het landschap zullen afwegingen moeten worden gemaakt tussen functionaliteit (toelaatbare helling) en ruimtebeslag (ingraving, talud).

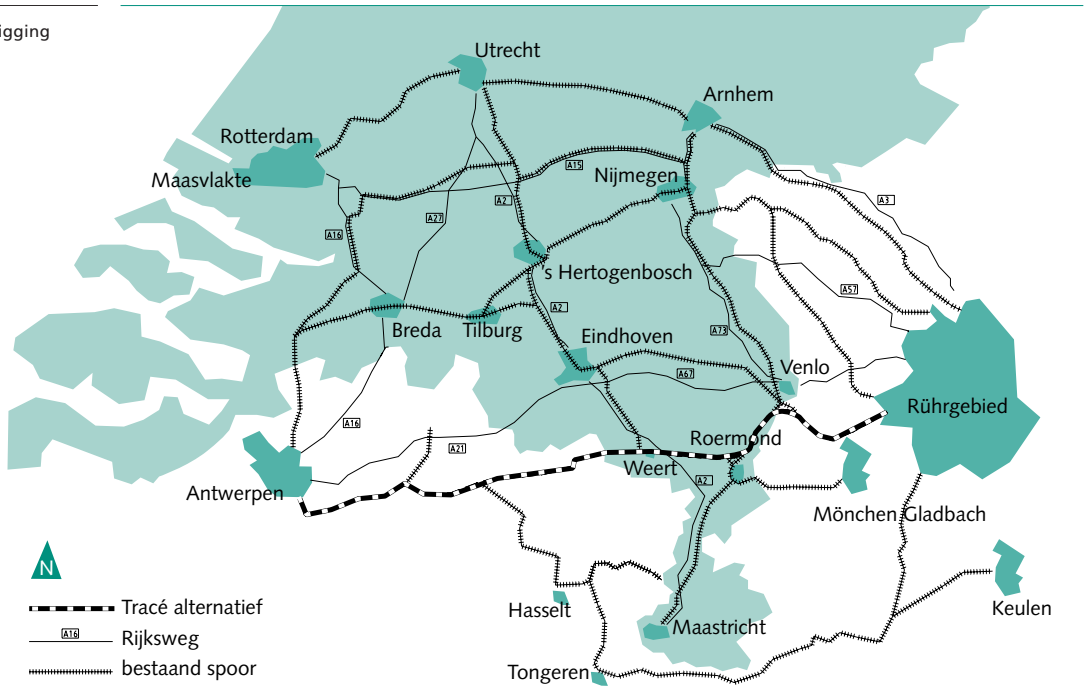
Figuur 4.3.3 Ligging alternatief A2



4.3.4 Alternatief B

Het eerste deel tot Roermond komt overeen met alternatief A. Nabij Roermond echter wordt via een nieuw te realiseren verbindingsboog aangesloten op het bestaande spoor Roermond-Venlo en bij Venlo via een nieuw te realiseren verbindingsboog op het bestaande spoor richting de Nederlands-Duitse grens.
Er dienen twee nieuwe verbindingsbogen te worden aangelegd (ten noordwesten van Roermond en ten zuiden van Venlo). Het enkelsporige baanvak Venlo-Roermond dient te worden verdubbeld (hetgeen overigens ook voor reizigersvervoer voordelen biedt).

Figuur 4.3.4 Ligging alternatief B

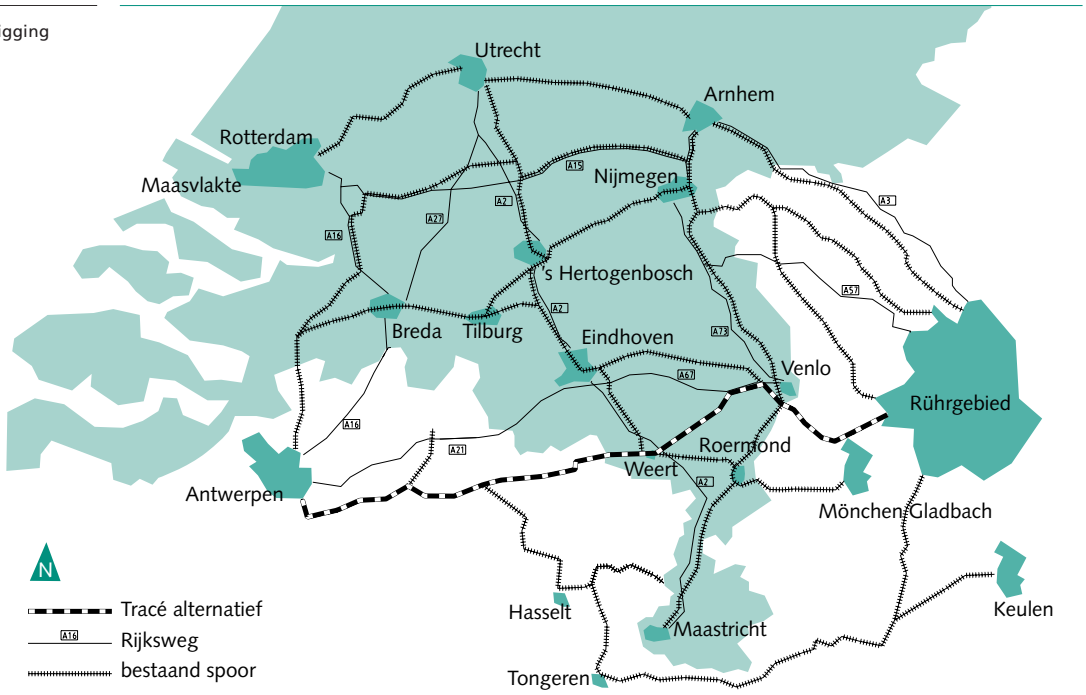


Spoorlijn Roermond - Venlo ter hoogte van Swalmen

4.3.5 Alternatief C

Dit alternatief is tot bij Weert conform alternatief A. Daarna volgt een nieuw spoor van Weert tot Venlo, over circa 21 km (van de circa 33 km nieuwe doorsnijding) parallel aan de Noordervaart. Te Weert ligt op dit tracé woonbebouwing en een bedrijfsterrein.

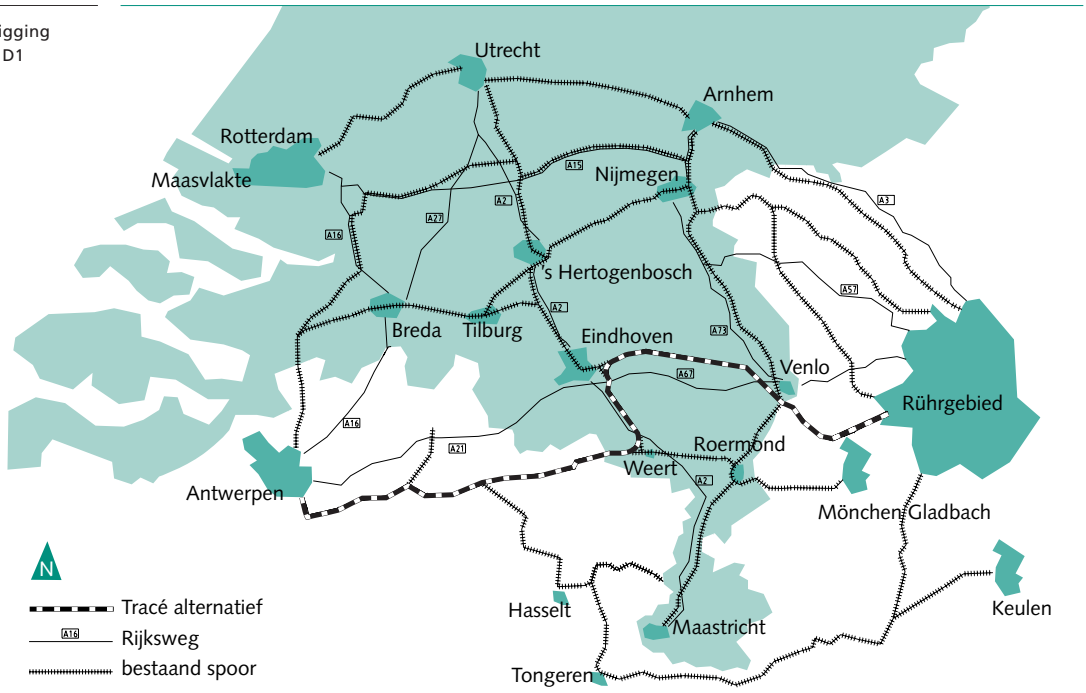
Figuur 4.3.5 Ligging alternatief C



4.3.6 Alternatief D + D1

Vlak na Budel wordt aangesloten op het bestaande spoor van Weert richting Eindhoven en van Eindhoven richting Venlo naar de grens.
Er zijn twee nieuwe verbindingsbogen nodig (ten noordwesten van Weert en ten oosten van Eindhoven).
Een subalternatief van alternatief D is alternatief D1, waarbij de te realiseren boog bij Weert verruimd is om de Weerter- en Budelerbergen te ontzien.

Figuur 4.3.6 Ligging alternatief D + D1

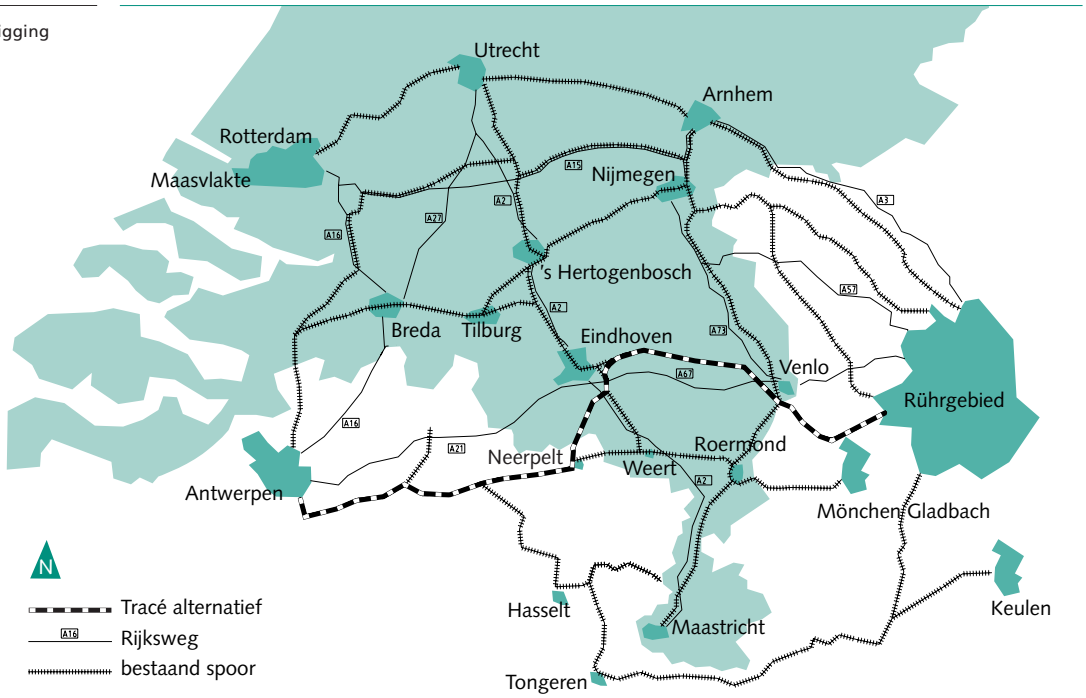


Het D-alternatief maakt o.a. gebruik van de bestaande spoorlijn Eindhoven - Weert

4.3.7 Alternatief E

Dit alternatief is geprojecteerd op een oud tracé dat jaren geleden is gesaneerd. Het voorziet op dat oude tracé in een nieuw spoor tussen Neerpelt en Heeze. Daarna wordt aangesloten op het tracé Eindhoven-Venlo. Op het opgebroken tracé is inmiddels te Valkenswaard een woonwijk gebouwd.

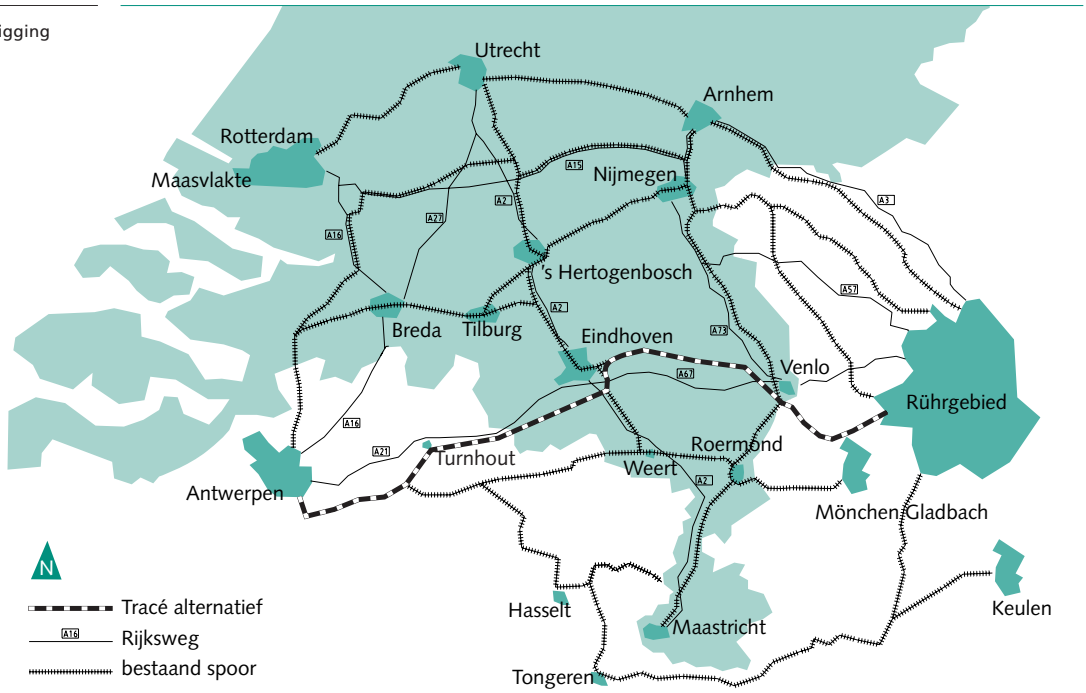
Figuur 4.3.7 Ligging alternatief E



4.3.8 Alternatief F

Dit alternatief wijkt sterk af van alternatief A en kruist bij Arendonk de Belgisch-Nederlandse grens en gaat richting Eindhoven om tussen Eindhoven en Helmond in te takken op het bestaande spoor Eindhoven-Venlo richting grens. Van Arendonk richting Eindhoven/Helmond is er 43 km nieuwe tracé nodig. Daarvan kan mogelijk een relatief groot deel bundelen met de A67.

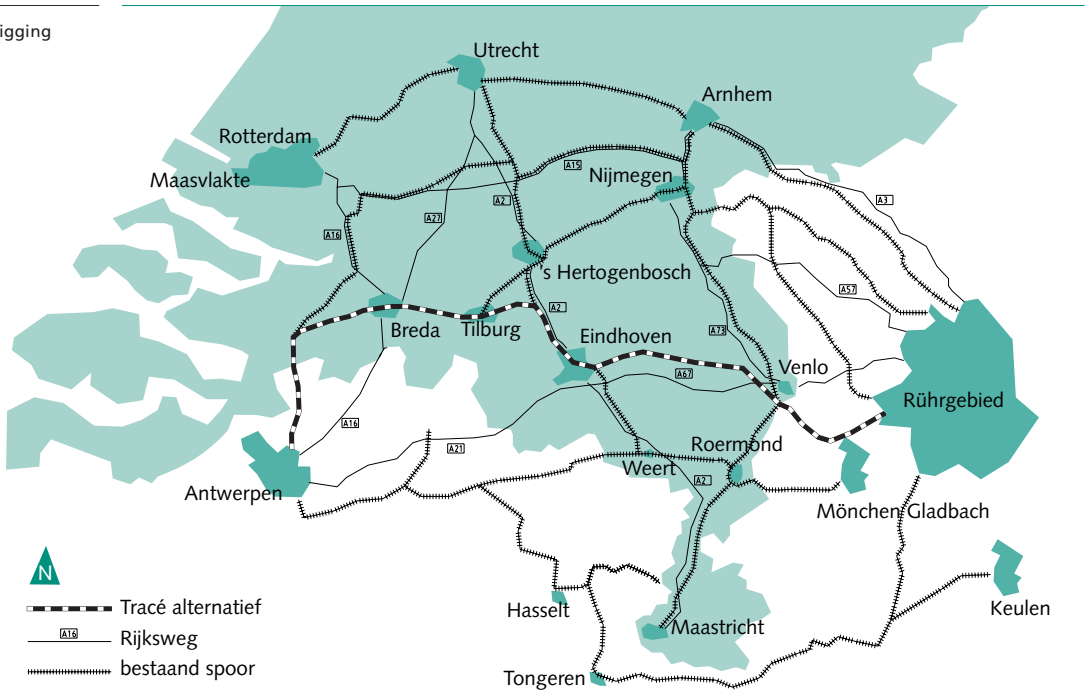
Figuur 4.3.8 Ligging alternatief F



4.3.9 Alternatief G

Dit tracé maakt gebruik van de (in planstudiefase verkerende) verbinding Roosendaal-Antwerpen (VERA) en daarna van bestaand spoor van Breda via Tilburg naar Eindhoven (de Brabant-route). Tussen Breda en Tilburg is de huidige capaciteit te gering en moet spoorverdubbeling plaatsvinden (en andere infrastructurele voorzieningen, waaronder een vrije kruising bij Tilburg). De tracélengte tussen Breda en Tilburg is circa 30 km.

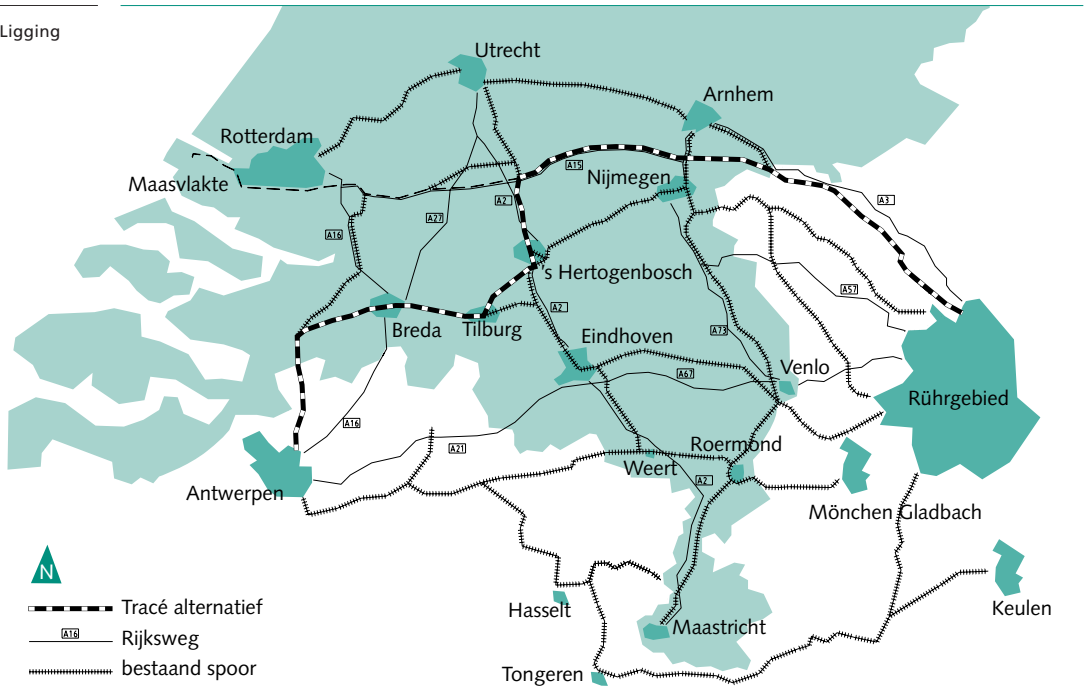
Figuur 4.3.9 Ligging alternatief G



4.3.10 Alternatief H

Alternatief H gaat via de verbinding Roosendaal - Antwerpen (VERA) richting Breda en Tilburg zoals alternatief G. Vervolgens buigt het tracé noordwaarts in de richting van de Betuweroute. Naast de voorzieningen die bij tracé G zijn genoemd is ook een vrije kruising bij Vught nodig. De totale lengte van de gehele IJzeren Rijn en de lengte op Nederlands grondgebied is groter dan bij de andere alternatieven.

Figuur 4.3.10 Ligging alternatief H



4.4 Selectie van uit te werken alternatieven

Op grond van overwegingen van ruimtelijke aard, functionaliteit van het spoor, milieuhinder en kosten, is een selectie gemaakt van alternatieven die in de Trajectnota/MER zullen worden uitgewerkt. Van sommige alternatieven is het namelijk nu al duidelijk dat ze minder gunstig uitvallen dan andere alternatieven. Waar de verschillen niet zo voor de hand liggen, zullen de alternatieven in de Trajectnota/MER worden uitgewerkt om daarin het benodigde inzicht te geven.

Uit het oogpunt van ruimtelijke ordening en milieu zijn er de volgende overwegingen (in volgorde van afnemende wenselijkheid); er is een sterke voorkeur voor het gebruik van bestaand (in exploitatie zijnd) spoor aangezien er dan geen nieuwe doorsnijdingen en beperktere milieueffecten optreden. Indien nodig kan een bestaand spoor worden opgewaardeerd. Als het gebruik van bestaand spoor niet zonder meer mogelijk is, kunnen lokale omleidingen worden overwogen of andere routeringen (al dan niet met lokale omleidingen). Voor de aanleg van nieuw spoor kan bundeling met hoofdinfrastructuur voordelen bieden boven geheel nieuwe doorsnijdingen.

Voor een economisch verantwoorde bedrijfsvoering dient de functionaliteit van de verbinding in beschouwing te worden genomen. De reistijd van treinen, de betrouwbaarheid en de capaciteit van de verbinding zijn daarbij belangrijk. Ook eventuele toekomstwaarden (restcapaciteit, mogelijkheid tot uitbreiden) en de economische potenties voor de regio tellen mee.
Ook de kosten van de investeringen worden hier als selectiecriterium gebruikt. Daarbij kan gedacht worden aan alternatieven waarvan de kosten niet in verhouding staan tot de functionaliteit, zoals een verbinding met nieuwe lange doorsnijdingen en met kostbare kunstwerken voor een geringe vervoersstroom.

Overigens kunnen ten tijde van het opstellen van de Trajectnota/MER subalternatieven worden ontwikkeld op basis van inspraak en voortschrijdend inzicht in de planvorming. Ook in de Trajectnota/MER kan een tussentijdse selectie worden uitgevoerd waarbij minder kansvolle alternatieven gemotiveerd niet verder in beschouwing worden genomen.

Uit te werken in de Trajectnota/MER

De volgende alternatieven maken (grotendeels) gebruik van bestaand spoor of van een beperkt aangepast bestaand spoor en zullen in de Trajectnota/MER worden uitgewerkt:

- Alternatief A
- Alternatief A1
- Alternatief A2
- Alternatief B
- Alternatief D+D1.

Deze alternatieven zijn uit oogpunt van ruimtelijke ordening en milieu, functionaliteit en kosten, reële alternatieven voor het historisch tracé.

Niet uit te werken in de Trajectnota/MER

De alternatieven C, E, F, G en H worden niet uitgewerkt in de Trajectnota/MER. Dit komt omdat nu al gesteld kan worden dat deze alternatieven beduidend slechter scoren dan de uit te werken alternatieven. Onderstaand zijn de argumenten daarvoor gegeven.

Alternatief C omvat een nieuw tracé van Weert tot Venlo langs de Noordervaart. De Noordervaart is een waterverbinding met relatief geringe omvang en gering effect op de omgeving. Hoewel er dus sprake is van bundeling, heeft dit tracé meer het karakter van een nieuwe doorsnijding met daaruit volgende milieu-effecten.

Alternatief E ligt op een tracé dat jaren geleden is verwijderd. Te Valkenswaard zijn op dat voormalige tracé woningen gebouwd. Verder is tussen Neerpelt en Heeze sprake van een nieuw aan te leggen spoor. De ruimtelijke inpassing van dit tracé is daardoor nauwelijks mogelijk.

Alternatief F voorziet in de aanleg van circa vijftig kilometer nieuw tracé, deels langs de A67. Dit leidt tot lange nieuwe doorsnijdingen en tot hoge kosten.

Het voordeel van een (mogelijk) verbeterde verbinding Eindhoven-Antwerpen staat niet in verhouding tot de doelstelling van dit project (goederenvervoer tussen Antwerpen en het Ruhrgebied).

Alternatief G maakt deels gebruik van bestaand spoor. Voor dit alternatief zijn echter grootschalige aanpassingen aan bestaande infrastructuur nodig, een spoorverdubbeling (van twee sporen naar vier tussen Breda en Tilburg) alsmede enkele complexe kunstwerken. Het tracé ligt deels in bebouwd gebied. De investeringskosten zijn daarom hoog.

Ook alternatief H maakt gebruik van bestaand spoor. Ook hier echter dient het spoor tussen Breda en Tilburg verdubbeld te worden (van twee naar vier sporen) en is er een lange omweg via Den Bosch en Duiven richting Duisburg. Het tracé ligt in dichtbebouwd gebied en is vanwege de lange (om)weg minder functioneel. De investeringskosten zijn hoog. De omweg via Betuweroute is lang en er is geen capaciteit meer beschikbaar bij de grensovergang van de Betuweroute bij Emmerich.

Zoals in §3.3 is aangegeven zal eveneens onderzocht worden wat de effecten zijn van het tijdelijk gebruik van het historisch tracé (A) in combinatie met één van de alternatieven A1, A2, B of D/D1.

4.5 Nuloptie en Meest milieuvriendelijk alternatief

Conform de Tracéwet dient te worden aangegeven wat de gevolgen zijn indien geen (infrastructurele) maatregelen worden getroffen (hier de nuloptie genoemd). Dit zou kunnen inhouden dat gebruik wordt gemaakt van bestaande spoortracés waar dat is toegelaten (dus exclusief delen van het historisch tracé van de IJzeren Rijn) en waar nog capaciteit beschikbaar is. Op zowel het historisch tracé van de IJzeren Rijn als de alternatieven daarvoor kan zonder maatregelen echter niet aan de vervoersbehoefte worden voldaan. De nuloptie is dan ook dat er geen "IJzeren Rijntreinen" (conform de prognose van tabel 3.1.1 van deze startnotitie) over het Nederlandse spoorwegennet rijden. Het vervoer dient dan over de weg of over water plaats te vinden of over buitenlands spoor. In de Trajectnota/MER wordt de huidige situatie en de autonome ontwikkeling beschreven met als uitgangspunt de hier genoemde nuloptie. Hieraan worden effecten afgemeten die bij de verschillende alternatieven kunnen optreden.
Ook alternatieven die gebruik maken van een beperkt aangepast spoor (het B- en D-alternatief) worden beschreven.

Het Meest Milieuvriendelijke alternatief (MMA) zal uit de resultaten van de Trajectnota/MER blijken. Het zal bestaan uit (sub-) alternatieven die milieutechnisch goed "scoren" in de Trajectnota/MER, eventueel aangevuld met extra maatregelen.

5 Te onderzoeken effecten

5.1 Algemeen

Het historisch tracé en elk van de alternatieven in het studiegebied worden in de Trajectnota/ MER onderzocht en vergeleken op hun effecten. Daarbij wordt gekeken naar de milieu-effecten tijdens het gebruik en effecten die samenhangen met de realisatie. Andere effecten die aan de orde komen zijn onder meer regionale economie en kosten.

Voor relevante aspecten van het milieu worden eerst de huidige situatie en de te verwachten autonome ontwikkeling in kaart gebracht. Daarna worden voor elk van de alternatieven de te verwachten effecten bepaald. Daarbij wordt uitgegaan van een prognose voor het jaar 2020.
Er zal een gevoeligheidsanalyse worden toegepast om te bezien hoe de vergelijking van de alternatieven verandert als uitgangspunten wijzigen.
Omdat het spoor ook ná 2020 functioneel dient te zijn, wordt in een gevoeligheidsanalyse ook bepaald hoe "toekomstvast" de alternatieven zijn.

Tevens zal worden bepaald welke effecten als onomkeerbaar moeten worden beschouwd en welke aanvullende maatregelen een beperking van negatieve effecten mogelijk maken.
Om de effecten van de alternatieven te kunnen vergelijken, zullen alle alternatieven worden beoordeeld volgens eenzelfde methodiek. De effecten worden in de Trajectnota/MER zoveel mogelijk op kwantitatieve wijze weergegeven.
In de volgende paragrafen volgt een nadere toelichting op de relevante typen effecten. Daarbij wordt onder het begrip "milieu" niet alleen het omringende natuurlijk milieu verstaan, maar ook het woon-, werk- en leefmilieu.

5.2 Milieu-effecten

Geluid en trillingen

Onderzocht zal wordt hoe groot de geluidbelasting van de spoorlijn is op de omgeving. Geluidgevoelige bestemmingen zoals woningen, stiltegebieden en relatief stille gebieden zijn bijzondere punten van aandacht. Bepaling van de optredende geluidbelasting vindt plaats volgens het 'reken- en meetvoorschrift railverkeerslawaai'.
Per alternatief worden de benodigde geluidbeperkende maatregelen aangegeven om aan de normen (uit het Besluit geluidhinder spoorwegen) te voldoen. Voor nieuwe tracés wordt uitgegaan van een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en van een maximale ontheffingswaarde tot 70 dB(A). Op bestaande tracés (met uitzondering van stiltegebied De Meinweg) geldt het 'standstill' principe en wordt gestreefd naar een sanering tot maximaal 65 dB(A). Waar gebundeld wordt met hoofdinfrastructuur zal de gezamenlijke geluidhinder worden bepaald. Tevens zal trillingshinder worden onderzocht en of er maatregelen kunnen worden getroffen deze te beperken. Effecten van het beleid om stiller materieel in te zetten (bronbeleid) zullen in de beschouwing worden meegenomen.

Risico's gevaarlijke stoffen

Naar verwachting zullen ook gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Nagegaan wordt welke risico's en consequenties voor de mens zijn verbonden aan het vervoer hiervan. Mogelijke maatregelen om de risico's te reduceren zullen worden onderzocht. Risicocontouren worden getoetst aan de normen uit de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (ministeries van V&W en VROM).

Bodem en water

De aanleg of wijziging van een spoorwegverbinding kan gevolgen hebben voor de bodemstructuur en de bodemopbouw. Ook de waterhuishouding in de omgeving kan worden beïnvloed in de vorm van peilverlagingen en bemalingen.
In de Trajectnota/MER zullen deze effecten worden onderzocht. Ook de mogelijke effecten van het gebruik van een spoorlijn op bodem, grond- en oppervlaktewater vormen onderwerp van

studie. Nagegaan zal worden of er bodemverontreinigingslocaties worden doorsneden.

Natuur en landschap

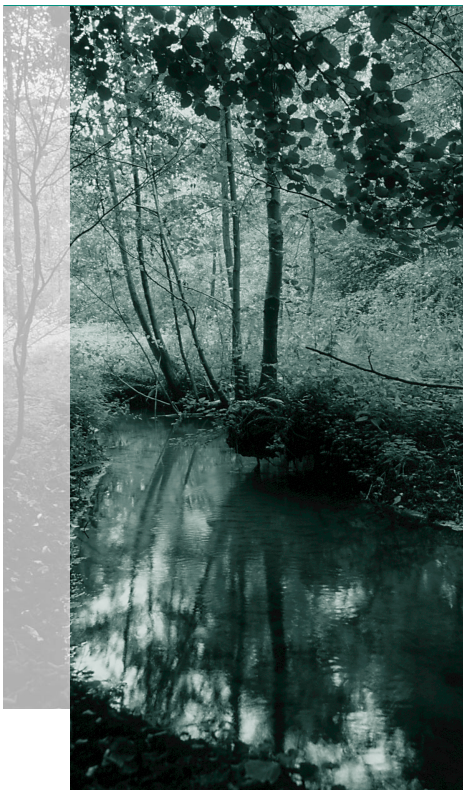
De effecten van de alternatieven op de waarden van natuur en landschap zullen worden onderzocht. Daarbij komt tenminste aan de orde:

- doorsnijding van waardevolle (natuur-)gebieden en ecologische verbindingszones hiertussen;
- barrièrewerking voor en verstoring van fauna;
- biotoopverkleining en –versnippering;
- aantasting van het karakter van het landschap;
- aantasting van cultuurhistorische kenmerken.

Het beleid hiervoor is onder andere vastgelegd in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR).

Woon- en leefmilieu

Voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase zullen de effecten op het woon- en leefmilieu worden onderzocht. In het algemeen gaat het hierbij om belevingsaspecten die voortkomen uit de combinatie van grotendeels eerder genoemde effecten als geluid, trillingen, veiligheid, visuele hinder, barrièrewerking en landschappelijke kwaliteit.



De Roode Beek in het Meinweggebied

Daarnaast zal een aantal specifieke effecten worden onderzocht die betrekking hebben op de directe leefomgeving zoals bereikbaarheid, sociale veiligheid en het eventueel afbreken van woningen. Specifieke aandacht wordt besteed aan de passage van woongebieden.

Ruimtelijke ordening

Voor de Trajectnota/MER zal voor elk alternatief worden onderzocht in hoeverre het kansen en problemen oplevert met ruimtelijke ontwikkelingen op gemeentelijk, provinciaal of nationaal niveau. Het gaat hierbij om ontwikkelingen die zijn vastgesteld of gepland. Daarnaast zal worden aangegeven wat de relatie is tussen de verschillende alternatieven, (de planologische regeling van) grondwater- en bodembeschermingsgebieden en stiltegebieden. Tevens zal aandacht worden besteed aan (indirecte) ruimtelijke ontwikkelingen die door verschillende alternatieven kunnen worden gestimuleerd (zoals regionale vervoersknooppunten) of belemmerd.

Landbouw

Bepaald zal worden in hoeverre de alternatieven invloed hebben op de beschikbaarheid van landbouwgrond, in hoeverre het leidt tot beperkingen in de bedrijfsvoering (barrières) en de aantasting van de bestaande kavelstructuur.

Recreatie

Voor recreatie wordt onderzocht wat de mogelijke effecten zijn op de recreatiemogelijkheden en -voorzieningen. Het gaat om toeristische routes en recreatieobjecten en om de belevingswaarde van de omgeving.

5.3 Overige effecten

Verkeer en vervoer

De alternatieven zullen van invloed zijn op de kruisende infrastructuur. Uit oogpunt van spoorweg- en verkeersveiligheid kan het noodzakelijk zijn ongelijkvloerse kruisingen op te nemen in de verschillende alternatieven. In de Trajectnota/MER zal dan ook worden onderzocht welke effecten de alternatieven hebben op het

lokale en regionale verkeer en vervoer, waarbij vooral aandacht zal worden besteed aan verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. Bij alternatieven waar spoorlijnen intensiever gebruikt zullen worden, zal het effect op de verkeersveiligheid worden onderzocht en worden maatregelen aangegeven om deze effecten te verminderen.

Exploitatie

Voor elk van de alternatieven zal worden onderzocht wat de capaciteit en de kwaliteit van de spoorverbinding zal zijn voor het goederenvervoer. Bij de alternatieven die gebruik maken van bestaande spoorlijnen zal hierin ook de invloed op het reizigersvervoer worden onderzocht. Tevens zal worden onderzocht of er verschillen te verwachten zijn in de exploitatie van de verschillende alternatieven.

Kosten

In de Trajectnota/MER zal inzicht worden gegeven in de totale investeringskosten die bij elk alternatief te verwachten zijn en in de verschillen in kosten tussen de alternatieven.

Regionale economie

Regionale vervoercentra en bedrijven kunnen mogelijk profiteren van de vervoersmogelijkheden van de IJzeren Rijn. In de Trajectnota/MER zullen de mogelijkheden hiervoor aan de orde komen.

Het historische tracé van de IJzeren Rijn in de bebouwde kom van Roermond

6 Procedures

Voor de besluitvorming over de IJzeren Rijn wordt de procedure van de Tracéwet gevolgd. Deze procedure wordt gecombineerd met de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.-procedure). Deze gekoppelde procedures beginnen met de bekendmaking in een Startnotitie van het voornemen om een nieuwe goederenspoorverbinding te realiseren. De geïntegreerde tracéprocedure/m.e.r.-procedure is weergegeven in het tijdschema (figuur 6.1). Rechts in het schema zijn de termijnen vermeld. De verschillende stappen uit de procedure [1]) worden hierna nader toegelicht.

Stap 1 opstellen en bekendmaken Startnotitie

In een Startnotitie presenteert de initiatiefnemer (Rijkswaterstaat directie Limburg in samenwerking met Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant en NS Railinfrabeheer) het voornemen om een nieuwe goederenverbinding te realiseren aan het Bevoegd Gezag, in dit geval de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Vervolgens wordt dit voornemen publiekelijk bekend gemaakt. Dit zal ook in het aangrenzende Belgische en Duitse gebied gebeuren.

Stap 2 inspraak en vaststellen Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

Na publicatie ligt de Startnotitie minimaal vier weken ter inzage. Tijdens deze periode organiseren de initiatiefnemers informatiebijeenkomsten voor belangstellenden, waar de inhoud van de Startnotitie wordt toegelicht. Wie opmerkingen heeft, wordt in de gelegenheid gesteld deze schriftelijk in te dienen bij het Inspraakpunt IJzeren Rijn (adres zie hoofdstuk 1). Op basis van de Startnotitie brengen de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie m.e.r.), de provincies, de gemeenten, de waterschappen en een aantal wettelijke adviseurs aan het Bevoegd Gezag advies uit ten behoeve van de zogenaamde Richtlijnen voor de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport (MER). Mede op basis van de inspraakreacties en de adviezen stelt het Bevoegd Gezag de Richtlijnen vast.

Stap 3 opstellen en bekendmaken van de Trajectnota/MER

In deze fase stellen de initiatiefnemers de Trajectnota inclusief het MER op, waarbij rekening wordt gehouden met de Richtlijnen. Bij het opstellen van de Trajectnota/MER zullen direct belanghebbenden uit de omgeving worden betrokken.
Het MER-gedeelte van de Trajectnota/MER bevat een objectieve beschrijving van de milieugevolgen van de verschillende tracé-alternatieven. In de Trajectnota wordt een uitgebreid beeld geschetst van het probleem, de te ondernemen activiteiten, de verschillende alternatieven en de mate waarin een oplossing van het probleem kan worden bereikt. De Trajectnota/MER vormt dan ook een belangrijk hulpmiddel bij het nemen van een besluit over de mogelijke capaciteitsuitbreiding.

Stap 4 inspraak, toetsing en advisering

De volgende stap in de procedure is dat de Trajectnota/MER ter inzage wordt gelegd. Ook dan worden informatiebijeenkomsten en hoorzittingen georganiseerd, waar een ieder zich een mening kan vormen over de nota en die kan uiten. Inspraakreacties kunnen zowel mondeling als schriftelijk worden ingebracht. In deze fase staan twee vragen centraal:

- bevat het MER voldoende informatie, zodat de milieu-aspecten een volwaardige plaats in de besluitvorming kunnen krijgen?
- welk alternatief verdient de voorkeur?

Over de eerste vraag krijgt het Bevoegd Gezag advies van de Commissie m.e.r. en de wettelijke adviseurs. De besturen van provincies, de gemeenten en de waterschappen bepalen hun standpunt. Een ieder mag op de Trajectnota/MER reageren.

Noot

[1]) Beschrijving procedure volgens huidige Tracéwet. Inmiddels heeft het Kabinet een wetsvoorstel tot wijziging van de Tracéwet bij de Tweede Kamer ingediend. Besluitvorming over dit wetsvoorstel kan leiden tot wijzigingen in de hier aangegeven procedures.

Stap 5 besluitvorming door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM

Op basis van het onderzoek van de diverse alternatieven in de Trajectnota/MER neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de Minister van VROM een standpunt in over de vraag of het historisch tracé wordt gereactiveerd of dat één van de alternatieven in overweging wordt genomen. Zo ja, dan wordt deze beslissing aan de betrokken provincies en gemeenten kenbaar gemaakt en wordt het gekozen alternatief uitgewerkt tot een Ontwerp Tracébesluit.
Dit Ontwerp Tracébesluit wordt ter inzage gelegd. Vervolgens dienen de genoemde besturen opnieuw te reageren en aan te geven of zij bereid zijn planologische medewerking aan het besluit te verlenen. Daarna neemt de Minister van Verkeer en Waterstaat (in overeenstemming met de collega van VROM en na overleg met de Duitse en Belgische Ministers van Verkeer) het definitieve Tracébesluit. Tegen dit besluit is beroep mogelijk bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 6 planologische inpassing

Als de beslissing over realisering van één van de alternatieven is genomen, moet het uitgewerkte plan door de betrokken provincies en gemeenten planologisch ingepast worden, waarbij de nodige vergunningen aangevraagd en verleend worden. In de hiervoor geldende bestemmingsplanprocedures kunnen geen bezwaren meer worden ingebracht die gericht zijn tegen beslissingen uit het Tracébesluit[2]).

Stap 7 realisatie

Nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden en de planologische inpassing is geregeld, kunnen de voorbereidingen voor de uitvoering (grondaankoop, bestekvoorbereidingen e.d.) beginnen. De feitelijke uitvoering is afhankelijk van de beschikbare middelen op de Rijksbegroting.

Noot
[2]) Op het punt van de planologische inpassing is een aantal wijzigingen voorgesteld.

Stap 1	Startnotitie	- Opstellen Startnotitie	1999
Stap 2	Inspraak en vaststellen richtlijnen Milieu Effect Rapport (MER)	- Startnotitie ter visie	november 1999
		- Informatie en inspraak (tot 6 weken na publicatie)	
		- Advies Commissie m.e.r. t.b.v. Richtlijnen	
		- Bevoegd gezag stelt Richtlijnen vast voor inhoud van het MER	voorjaar 2000
Stap 3	Trajectnota/MER	- Opstellen Trajectnota/MER	begin 2000 t/m voorjaar 2001
Stap 4	Inspraak, toetsing en advisering	- Bevoegd gezag legt Trajectnota/MER ter visie	voorjaar 2001
		- Informatie en inspraak (tot 8 weken na publicatie)	
		- Advies Commissie m.e.r. over het MER	
		- Reacties van betrokken bestuursorganen	
		- Standpunt Ministers V&W en VROM	najaar 2001
Stap 5	Besluitvorming	- Opstellen Ontwerp Tracébesluit	najaar 2001 t/m voorjaar 2002
		- Ontwerp Tracébesluit ter visie	voorjaar 2002
		- Informatie en inspraak	
		- Reacties van betrokken bestuursorganen	
		- Minister neemt Tracébesluit	najaar 2002
Stap 6	Planologische inpassing		najaar 2003
Stap 7	Uitvoering	- Uitvoering van het project afhankelijk van beschikbare middelen	

Figuur 6.1 Procedures en termijnen van een tracé/m.e.r. - procedure

Bijlage 1 Literatuurlijst

Tractebel, 1997
Studie van de vervoersmogelijkheden op de 'IJzeren Rijn', Eindrapport Tractebel, februari 1997

Railned, 1998
Quick Scan IJzeren Rijn, versie 2.0 Railned, 5 oktober 1999

Bijlage 2 Overzicht van toepassing zijnde wet- en regelgeving

In deze bijlage is de wet- en regelgeving beschreven die op dit project van toepassing is en voor zover meest relevant voor de bepaling van de te volgen wettelijke procedures in het project IJzeren Rijn.

Het Besluit geluidhinder spoorwegen

Volgens de begripsbepaling in het eerste artikel van dit besluit zijn de voorschriften uit dit besluit van toepassing op spoorwegen die op de bij het besluit behorende kaart zijn aangegeven.
Uit het feit dat de tracédelen Budel-Weert en Roermond-Dalheim niet op die zogenaamde zonekaart staan, mag worden afgeleid dat het besluit niet van toepassing is onder de huidige omstandigheden ten aanzien van het gebruik van deze baanvakken.
Dit blijkt uit de nota van toelichting waar wordt aangegeven dat geen spoorwegen zijn opgenomen waarvan mag worden aangenomen dat de voorkeursgrenswaarde op de gebruikelijke minimumafstand tussen spoorweg en woningen niet wordt overschreden.
Uit die toelichting blijkt echter tevens dat, bij een aanzienlijke verhoging van het aantal treinen zoals voorzien bij een reactivering, de verplichting bestaat om de baanvakken op de zonekaart aan te geven en zo onder de werking van dit besluit te brengen omdat het uitgangspunt bij de keuze van de op te nemen spoorlijnen wordt gevormd door de mogelijkheid dat zich langs deze lijnen geluidhinderknelpunten kunnen gaan voordoen.

Het Besluit milieu-effectrapportage en de Tracéwet

In de bijlagen bij het Besluit milieu-effectrapportage is aangegeven voor welke activiteiten een milieu-effectrapportage verplicht is. Dit betreft onder andere de aanleg, wijziging of uitbreiding van een landelijke railweg waarbij wordt aangegeven dat onder uitbreiding ook moet worden verstaan het opnieuw in gebruik nemen van aangelegde werken, zoals spoorlijnen.
Om te voorkomen dat voor activiteiten van geringe omvang een volledige m.e.r.-procedure noodzakelijk is wordt het begrip "opnieuw in gebruik nemen" beperkt tot activiteiten die over een lengte van 5 kilometer of meer zijn gelegen in nader omschreven gevoelige gebieden.
Het baanvak Roermond-Dalheim valt binnen dit criterium omdat het gebied is aangewezen als speciale beschermingszone.

Tevens staat in dit besluit dat, indien ten aanzien van een wijziging van een landelijke railweg een milieu-effectrapportage verplicht is, op deze wijziging ook artikel 2 eerste lid van de Tracéwet van toepassing is. Dit artikel bepaalt dat de aanleg van de betreffende railweg moet plaatsvinden overeenkomstig het daarvoor met toepassing van deze wet gestelde tracé.

De Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992)

Volgens deze richtlijnen moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de kwaliteit van soorten in speciaal daarvoor aangewezen gebieden wordt beschermd alsmede de gebieden zelf.

Mochten er plannen bestaan om in een dergelijk gebied activiteiten te verrichten die mogelijk significante (nadelige) effecten hebben op het betreffende gebied, dan dient middels kwalitatief en kwantitatief onderzoek inzicht te worden verschaft in deze effecten. Indien vervolgens, na beoordeling van deze effecten, mocht blijken dat er voor het gebied en de soorten in het gebied negatieve gevolgen ontstaan die zich niet verhouden met de doelstelling van het gebied, dan moet worden onderzocht of er alternatieven kunnen worden ontwikkeld voor de voorgenomen activiteiten of plannen.
Pas nadat is aangetoond dat er geen alternatieve oplossingen zijn, of dat de alternatieven geen verbetering inhouden ten opzichte van het aanvankelijke voornemen, kan het oorspronkelijke

plan, indien er sprake is van een dwingende redenen van groot openbaar belang, worden uitgevoerd onder voorwaarde dat de nadelige gevolgen volledig worden gecompenseerd.

De Spoorwegwet

Het baanvak Roermond-Dalheim is sinds 1991 niet meer gebruikt voor doorgaand vervoer.
Bij overwegen zijn de knipperlichten en Andreaskruisen verwijderd. Dit is omdat vanuit het oogpunt van (verkeers-)veiligheid weggebruikers niet geconfronteerd mogen worden met beveiligde overwegen waar nooit een trein rijdt. Dit voorkomt dat zij, mogelijk ten onrechte, bij andere beveiligde overwegen óók geen trein verwachten.

Indien railinfrastructuur, in dit geval de spoorlijn Roermond-Dalheim, gedurende een reeks van jaren niet meer bereden is, wordt de dienst op die spoorlijn geacht te zijn gestaakt.
De Spoorwegwet bepaalt dat de dienst slechts hervat kan worden na een daartoe strekkende vergunning van de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het verlenen van een dergelijke vergunning is een formeel besluit en moet zorgvuldig worden voorbereid.

De Algemene wet bestuursrecht

Deze wet geeft onder andere aan welke eisen worden gesteld aan een, door een bestuursorgaan te nemen, besluit.
De belangrijkste verplichtingen zijn:

- dat bij de voorbereiding van het besluit alle relevante feiten en af te wegen belangen vergaard dienen te worden door het bestuursorgaan,
- dat het bestuursorgaan deze belangen afweegt en
- dat een belanghebbende geen onevenredige nadelige gevolgen mag ondervinden van het besluit.

Conclusie

Op grond van de boven weergegeven (meest) relevante wet- en regelgeving volgt direct en indirect de verplichting om voor het deel Roermond - Dalheim van project "Reactivering IJzeren Rijn" de gecombineerde tracé/m.e.r.-procedure te volgen.
Gezien de noodzaak om in die procedure alternatieven te bestuderen ligt het voor de hand deze procedure toe te passen voor de studie naar de structurele oplossing van het totale traject op Nederlands grondgebied.
Ook in die gevallen waarbij de genoemde wet- en regelgeving het maken van een milieu-effectrapport niet direct dwingend voorschrijft, vormt deze procedure het beste afwegingskader om tot een zorgvuldig besluit tot reactivering danwel een alternatieve tracékeuze te komen.
Tevens blijkt dat de tracédelen Budel-Weert en Roermond-Dalheim gezoneerd dienen te worden zoals in het Besluit geluidhinder spoorwegen aangegeven.

Binnen de in Nederland te doorlopen procedures kan uiteraard geen besluit worden genomen over de verbinding tussen Antwerpen en Duisburg in zijn totaliteit. Het besluit of, en zo ja welke van de alternatieven wordt gerealiseerd, moet in overleg met België en Duitsland worden vastgesteld.
De Trajectnota/MER waarvoor deze Startnotitie is opgesteld vormt een bijdrage aan het besluitvormingsproces voor zover het de alternatieven op Nederlands grondgebied betreft.
Op basis van de Trajectnota/MER en de daarop ingebrachte zienswijzen en adviezen zal een standpunt bepaald worden voor het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn.
Dit standpunt is mede gebaseerd op de uitkomsten van het overleg in internationaal verband.
Gezien de voor deze procedure benodigde doorlooptijd en de uitdrukkelijke wens van de Belgische overheid om op korte termijn gebruik te kunnen maken van een spoorverbinding tussen Antwerpen en Duisburg over Nederlands grondgebied, zal het lopende onderzoek naar een tijdelijke voorziening om dit goederentransport mogelijk te maken met spoed worden afgerond in afwachting van de realisatie van de structurele oplossing.

Bijlage 3 Begrippenlijst

Bevoegd Gezag

Degenen die het Tracébesluit moeten nemen, in dit geval de Ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM. Het Bevoegd Gezag is tevens verantwoordelijk voor het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het Trajectnota / MER.

Biotoop

Leefgemeenschap van planten en/of dieren.

Ecologische verbindingszone

Verbindingszone tussen twee of meer natuurgebieden (bijvoorbeeld water of tunnel onder weg/spoor).

Ontheffingswaarde voor woningen

Als na het nemen van geluidbeperkende maatregelen aan woningen een geluidbelasting op één of meer woningen overblijft die groter is dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A), kan aan Gedeputeerde Staten ontheffing worden gevraagd. Gedeputeerde Staten kunnen, veelal onder voorwaarden ter bescherming van de geluidgehinderden, een hogere waarde als *ontheffingswaarde* vaststellen. Deze waarde mag de wettelijk bepaalde maximale ontheffingswaarde voor woningen van 70 dB(A) niet te boven gaan.

Stand still principe (geluid)

Bij wijzigingen aan het spoor (bijvoorbeeld een spoorverdubbeling) geldt het *stand still principe*. Dit houdt in dat de geluidbelasting niet mag toenemen tot boven de voorkeursgrenswaarde. Een toename echter van maximaal 2 dB(A) is toegestaan zolang de geluidbelasting niet boven de 65 dB(A) komt. Boven de 65 dB(A) mag de geluidbelasting niet toenemen. Bevindt het niveau van de geluidbelasting zich tussen de voorkeursgrenswaarde en de hoogst toelaatbare ontheffingswaarde en kan er niet worden voldaan aan het 'stand-still'-principe dan is er, evenals bij een nieuwe spoorbaan, ontheffing mogelijk.

Voorkeursgrenswaarde (geluid)

Geluidsbelasting die in milieuhygiënisch opzicht als streefwaarde voor de bescherming tegen geluidhinder moet worden gezien. Voor woningen is de *voorkeursgrenswaarde* voor geluidhinder door railverkeer 57 dB(A).

8