

141-16
32

MINISTERIE VAN VERKEER EN WATERSTAAT
DIRECTORAAT-GENERAAL VAN HET VERKEER

MINISTERIE VAN VOLKSHUISVESTING
RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-
BEHEER
RIJKSPLANOLOGISCHE DIENST

STARTNOTITIE

voor de Milieu-effectrapportage betreffende het
Nederlandse deel van de Hoge Snelheidsspoorlijn
Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam

Den Haag, juni 1987

P 141-16
(3e ex)

1. INLEIDING

1.1. Doel van de notitie

Sinds de zomer van 1984 is Nederland betrokken bij een internationaal overleg over spoorverbindingen voor hoge snelheden in de relatie Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam. Indien uit dit overleg het voornemen resulteert tot aanleg van een hoge snelheidslijn op Nederlands grondgebied dan zal voor de vraag of een bepaald lijngedeelte moet worden aangelegd de procedure van een planologische kernbeslissing worden gevolgd en voor de vaststelling van het tracé voor dat lijngedeelte de procedure van een tracévaststelling. Zowel de planologische kernbeslissing als de tracékeuze zijn mer-plichtig.

Omdat de voor- en nadelen van aanleg van een hogesnelheidslijn alleen goed kunnen worden gezien als ook de tracés in de beschouwing worden betrokken, is besloten beide procedures parallel te doorlopen. Dan kan tevens worden volstaan met één Milieu-effect-rapport (MER). De nu voorliggende startnotitie is het begin van de eerste fase van de procedure van de Milieu-effectrapportage. Deze fase betreft inspraak en advisering, gericht op het vaststellen van de richtlijnen voor het Milieu-effect-rapport. Deze notitie is vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat en die van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Voor de planologische kernbeslissing zijn beide ministers samen de initiatiefnemers. Voor de tracévaststelling alleen de eerstgenoemde.

De ministerraad is voor de planologische kernbeslissing, en de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de tracévaststelling het bevoegd gezag.

Als coördinator voor de gehele procedure treedt de Minister van Verkeer en Waterstaat op.

Het tijdschema voor de eerste fase ziet er als volgt uit:

- 12 juni aankondiging en ter inzagelegging startnotitie.
- 1 augustus einddatum voor een ieder om reacties in te sturen.
- 1 september einddatum voor het advies van de commissie voor de milieu-effect rapportage.
- 1 oktober vaststelling van de richtlijnen door het bevoegd gezag.

Met dit tijdschema wordt bereikt dat de richtlijnen worden vastgelegd voor het voor oktober 1987 voorziene overleg tussen de Ministers van Verkeer van de bij het projekt betrokken landen.

Anderzijds betekent dit dat in de richtlijnen een groter aantal alternatieven kan zijn opgenomen dan na dat overleg haalbaar blijkt. Voor een globaal tijdschema met de bij aanleg van nieuwe lijnen benodigde procedures wordt verwezen naar bijlage 1.

1.2. Schets van de situatie

In het Structuurschema Verkeer en Vervoer is over de aanleg van hoge-snelheidslijnen (hoger dan 160 km/u) vermeld dat, indien er een Westeuropes net van hoge snelheidsspoorwegen komt, de Regering aansluiting van Nederland op dat net van belang acht. De aanleg van spoorwegverbindingen voor hoge snelheden in de relaties Amsterdam-Rotterdam-Belgische grens en verder en Amsterdam/Rotterdam-Utrecht-Duitse grens en verder in de periode na 1990 wordt opengehouden.

Het eerder genoemde internationale overleg over de hogesnelheidsverbinding Parijs-Brussel-Keulen/Amsterdam heeft geresulteerd in een rapport dat op 22 december jl. te Den Haag is besproken door de ministers van Verkeer van de betrokken landen (Frankrijk, België,

West-Duitsland, Nederland) in aanwezigheid van hun collega's van het Verenigd Koninkrijk en Luxemburg. Dit overleg heeft een oriënterend karakter gehad. Ze hebben besloten, dat het ambtelijk overleg moet worden voortgezet en wel zodanig dat in oktober 1987 in een nieuwe bijeenkomst van de ministers een voorkeur voor een optimale variant kan worden uitgesproken.

In het op 22 december 1986 besproken rapport zijn vier varianten voor een snelle verbinding uitgewerkt, waarvan er drie op Nederlands grondgebied geheel of gedeeltelijk gebruik maken van nieuwe lijnen.

Eén variant maakt in Nederland geheel gebruik van reeds bestaande spoorlijnen.

Bij twee van de uitgewerkte varianten loopt de verbinding tussen Brussel en Keulen gedeeltelijk via Nederlands grondgebied. Aangezien in deze varianten een station is voorzien ter hoogte van de kruising met de spoorlijn Sittard-Maastricht bij het eventueel over een korte afstand te verplaatsen station Beek-Elsloo, en bovendien op Belgisch grondgebied een boogverbinding tussen de lijnen van Brussel naar Amsterdam en van Brussel naar Keulen, ontstaat een verbinding met hogesnelheidstreinen van Amsterdam via Rotterdam en Beek naar Keulen.

1.3. Doel van het project

Het doel voor Nederland van het project is de verbetering van de kwaliteit van de treinverbindingen tussen Nederland en Brussel, Parijs en Keulen door een aanzienlijke verkorting van de reistijd. Bijkomend doel is verkorting van de reistijd tussen plaatsen in Nederland.

2. TE BEHANDELEN ALTERNATIEVEN

2.1. De internationale haalbaarheidsstudie.

In het internationale overleg zijn vier mogelijkheden voor een hoge snelheidsverbinding op hun haalbaarheid gezien (zie kaart 1.). Mogelijkheid vier maakt gebruik van de magneettreintechniek.

West-Duitsland, Nederland) in aanwezigheid van hun collega's van het Verenigd Koninkrijk en Luxemburg. Dit overleg heeft een oriënterend karakter gehad. Ze hebben besloten, dat het ambtelijk overleg moet worden voortgezet en wel zodanig dat in oktober 1987 in een nieuwe bijeenkomst van de ministers een voorkeur voor een optimale variant kan worden uitgesproken.

In het op 22 december 1986 besproken rapport zijn vier varianten voor een snelle verbinding uitgewerkt, waarvan er drie op Nederlands grondgebied geheel of gedeeltelijk gebruik maken van nieuwe lijnen.

Eén variant maakt in Nederland geheel gebruik van reeds bestaande spoorlijnen.

Bij twee van de uitgewerkte varianten loopt de verbinding tussen Brussel en Keulen gedeeltelijk via Nederlands grondgebied. Aangezien in deze varianten een station is voorzien ter hoogte van de kruising met de spoorlijn Sittard-Maastricht bij het eventueel over een korte afstand te verplaatsen station Beek-Elsloo, en bovendien op Belgisch grondgebied een boogverbinding tussen de lijnen van Brussel naar Amsterdam en van Brussel naar Keulen, ontstaat een verbinding met hogesnelheidstreinen van Amsterdam via Rotterdam en Beek naar Keulen.

1.3. Doel van het project

Het doel voor Nederland van het project is de verbetering van de kwaliteit van de treinverbindingen tussen Nederland en Brussel, Parijs en Keulen door een aanzienlijke verkorting van de reistijd. Bijkomend doel is verkorting van de reistijd tussen plaatsen in Nederland.

2. TE BEHANDELEN ALTERNATIEVEN

2.1. De internationale haalbaarheidsstudie.

In het internationale overleg zijn vier mogelijkheden voor een hoge snelheidsverbinding op hun haalbaarheid gezien (zie kaart 1.). Mogelijkheid vier maakt gebruik van de magneettreintechniek.

Deze techniek, die thans onder meer in de Bondsrepubliek Duitsland wordt ontwikkeld, is geschikt voor hogere snelheden dan de gebruikelijke spoorwegtechniek maar vereist geheel nieuwe banen. Daardoor, en door de andere verhouding van aanleg en exploitatiekosten zijn de financiële resultaten van deze variant volgens de uitgevoerde haalbaarheidsstudie aanzienlijk ongunstiger dan van de overige varianten. Bovendien is voor Nederland speciaal van belang dat het in verband met de ruimtelijke inpassing onmogelijk wordt geacht de centra van Amsterdam en Rotterdam te bedienen. In deze variant begint de lijn te Schiphol en wordt in Rotterdam gestopt bij het station Rotterdam Alexander.

Hoewel in het internationale overleg een formeel besluit terzake nog niet is genomen, moet deze variant niet haalbaar worden geacht en verdient daarom geen verdere overweging.

Bij toepassing van de klassieke spoorwegtechniek kunnen de hogesnelheidstreinen niet alleen rijden met een snelheid tot 300 km/h op nieuwe lijnen maar ook op het bestaande spoorwegnet met de daar geldende maximumsnelheden. Hierdoor kunnen snelle verbindingen worden opgebouwd door een combinatie van nieuwe en bestaande lijndeelten hetgeen er toe bijdraagt de kosten beperkt te houden en de ruimtelijke inpassing te vergemakkelijken.

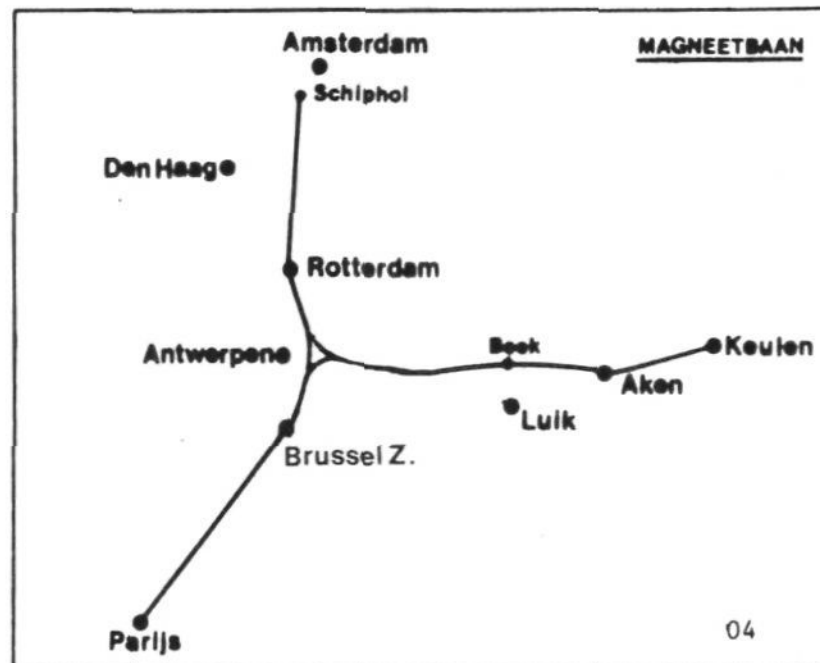
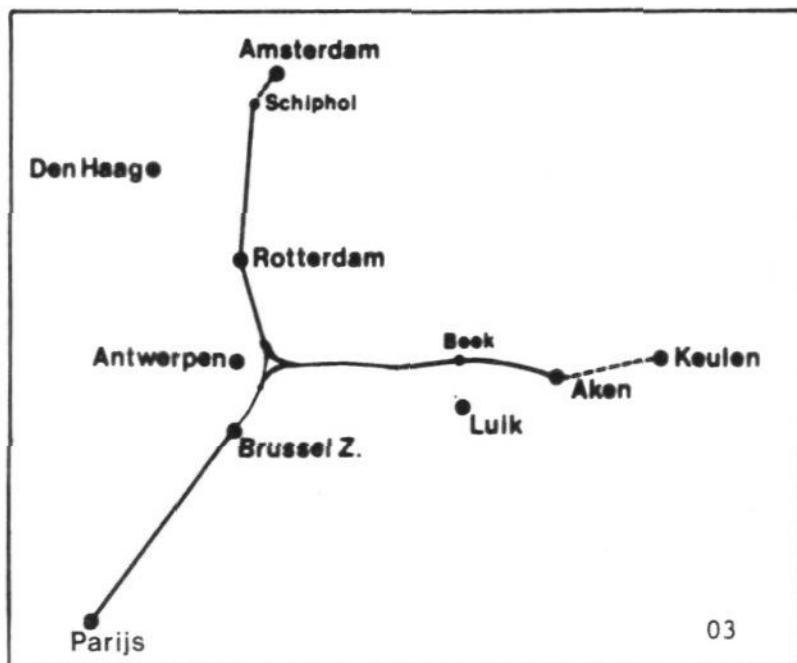
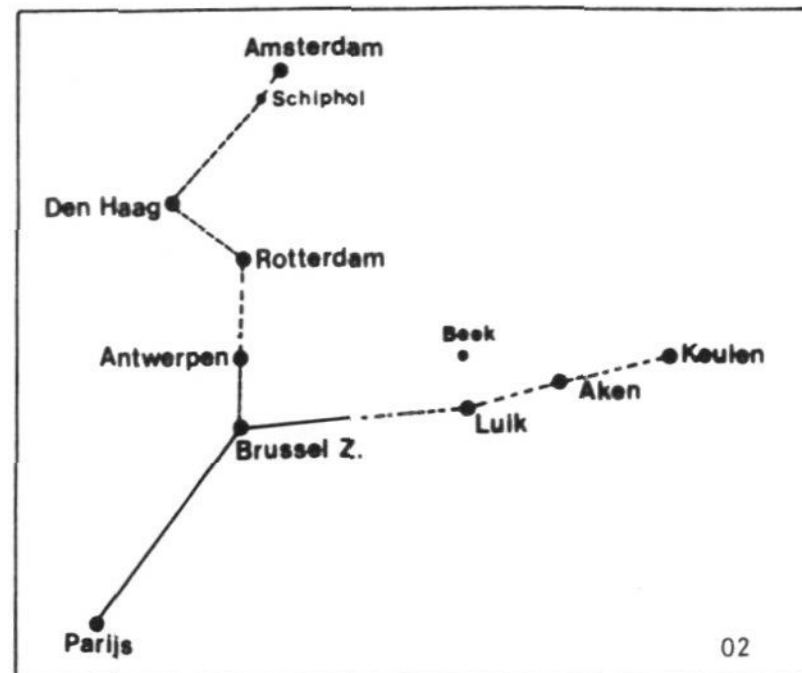
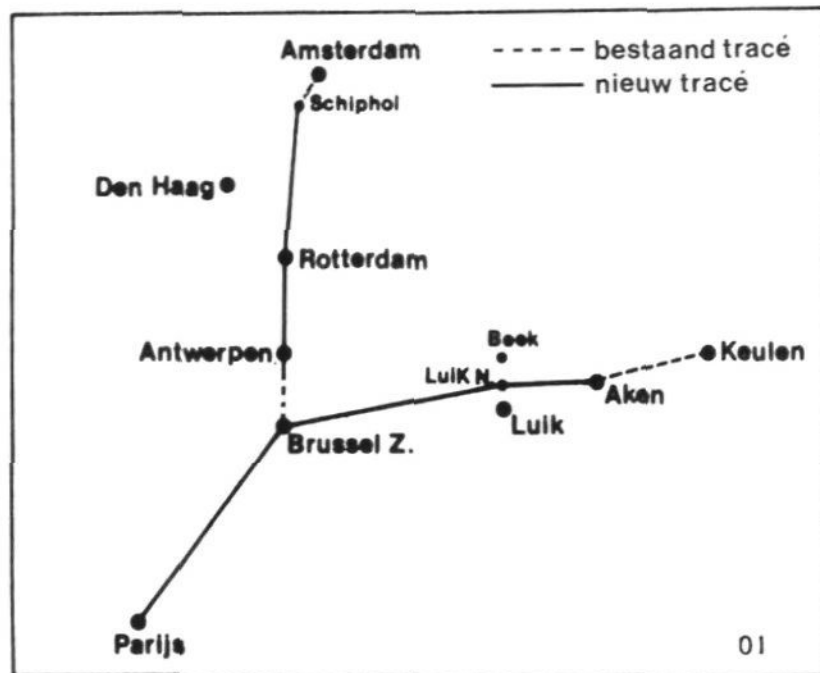
2.2. Alternatieven, op te nemen in het Milieu-effect-rapport.

Voor het Nederlandse deel zijn een aantal mogelijkheden voor de verbindingen denkbaar.

In de eerste plaats is dat het nul-alternatief, die volgens de regels voor de milieu-effectrapportage in elk geval moet worden behandeld. Het nul-alternatief is het alternatief, waarbij de treinverbindingen globaal volgens het huidige patroon over het bestaande net tot stand komen. In het rapport van de internationale werkgroep is dit alternatief aangeduid als referentievariant.

De andere te behandelen alternatieven kunnen worden opgebouwd uit de volgende per geografisch gebied opgesomde baanvakken.

STUDIEVARIANTEN VOOR DE HOGESNELHEIDSSPOORLIJN PARIJS-BRUSSEL-KEULEN/AMSTERDAM



Terwille van de overzichtelijkheid zijn de te onderscheiden baanvakken in de navolgende opsomming met letters aangeduid waarbij een hoofdletter aangeeft dat het baanvak, althans ten dele gebruik maakt van nieuwe lijnen geschikt voor hoge snelheden, terwijl een kleine letter betekent dat geheel van bestaande lijnen gebruik wordt gemaakt.

Ten noorden van Rotterdam:

- A:** van Amsterdam CS wordt via de westelijke tak van de Ringspoorweg gereden naar Schiphol alwaar wordt gestopt, vervolgens via de Schiphollijn een aftakking in de buurt van Nieuw Vennep van waar een nieuwe lijn loopt naar Rotterdam, die aansluit op het emplacement van Rotterdam CS.
- b:** van Amsterdam CS via de westelijke tak van de Ringspoorweg naar Schiphol met stop aldaar en dan via de Schiphollijn en de oude lijn naar Den Haag HS, waar eveneens wordt gestopt, en dan verder via de oude lijn naar Rotterdam CS.
- C:** van Amsterdam CS via Amsterdam Amstel naar Breukelen en dan via de verbindinglijn naar Harmelen aansluiting, vanwaar een nieuwe lijn loopt tot in de nabijheid van Rotterdam Alexander en vervolgens via de noordelijke Ringbaan naar Rotterdam CS.

Ten zuiden van Rotterdam:

- D:** van Rotterdam CS via de Willemstunnel tot voorbij Rotterdam Lombardijen en vervolgens via een nieuw tracé naar de Belgische grens, welk tracé in de buurt van Kalmthout aansluiting geeft op de lijn Essen - Antwerpen.
- e:** van Rotterdam CS via Dordrecht, Lage Zwaluwe en Roosendaal naar de Belgische grens, via bestaande lijnen.

- F:** van Rotterdam CS via de Willemstunnel tot voorbij Rotterdam Lombardijen. Dan aftakkend via een nieuw tracé naar de Belgische grens, waarbij in België via een grotendeels nieuw tracé naar Brussel wordt gereden, zonder Antwerpen aan te doen.
- G:** van de Belgische naar de Duitse grens. De Maas, het Julianakanaal en de spoorlijn Sittard-Maastricht kruisend, met een station bij laatstgenoemde kruising.

De volgende alternatieven komen dan in aanmerking:

1. A en D
2. b en e
3. A, F en G

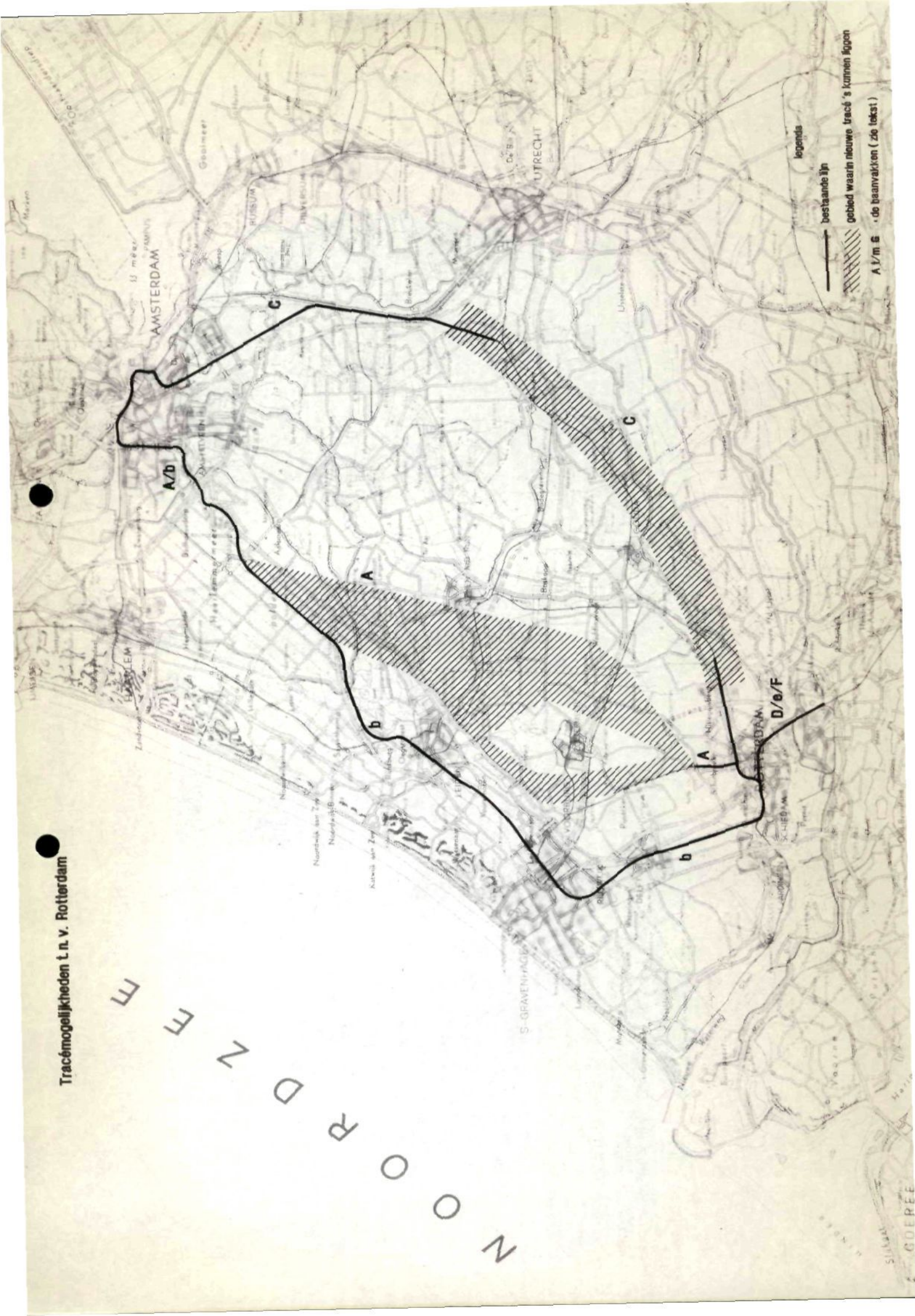
Dit zijn de alternatieven die als varianten in de internationale haalbaarheidsstudie zijn bestudeerd. Voorts zijn de volgende combinaties denkbaar.

4. b en D
5. A en e
6. b, F en G
7. C en D
8. C en e
9. C, F en G.

Voor elk baanvak kunnen verschillende tracévarianten in overweging genomen worden, behalve uiteraard voor de baanvakken b en e, aangezien deze tracé's al bestaan. In deze startnotitie zijn de tracés nog niet volledig weergegeven. Op kaart 2, 3 en 4 is daarom het gebied aangegeven waar de tracés kunnen liggen. In de tracénota zullen de tracés wel volledig worden beschreven en op kaart worden aangegeven.

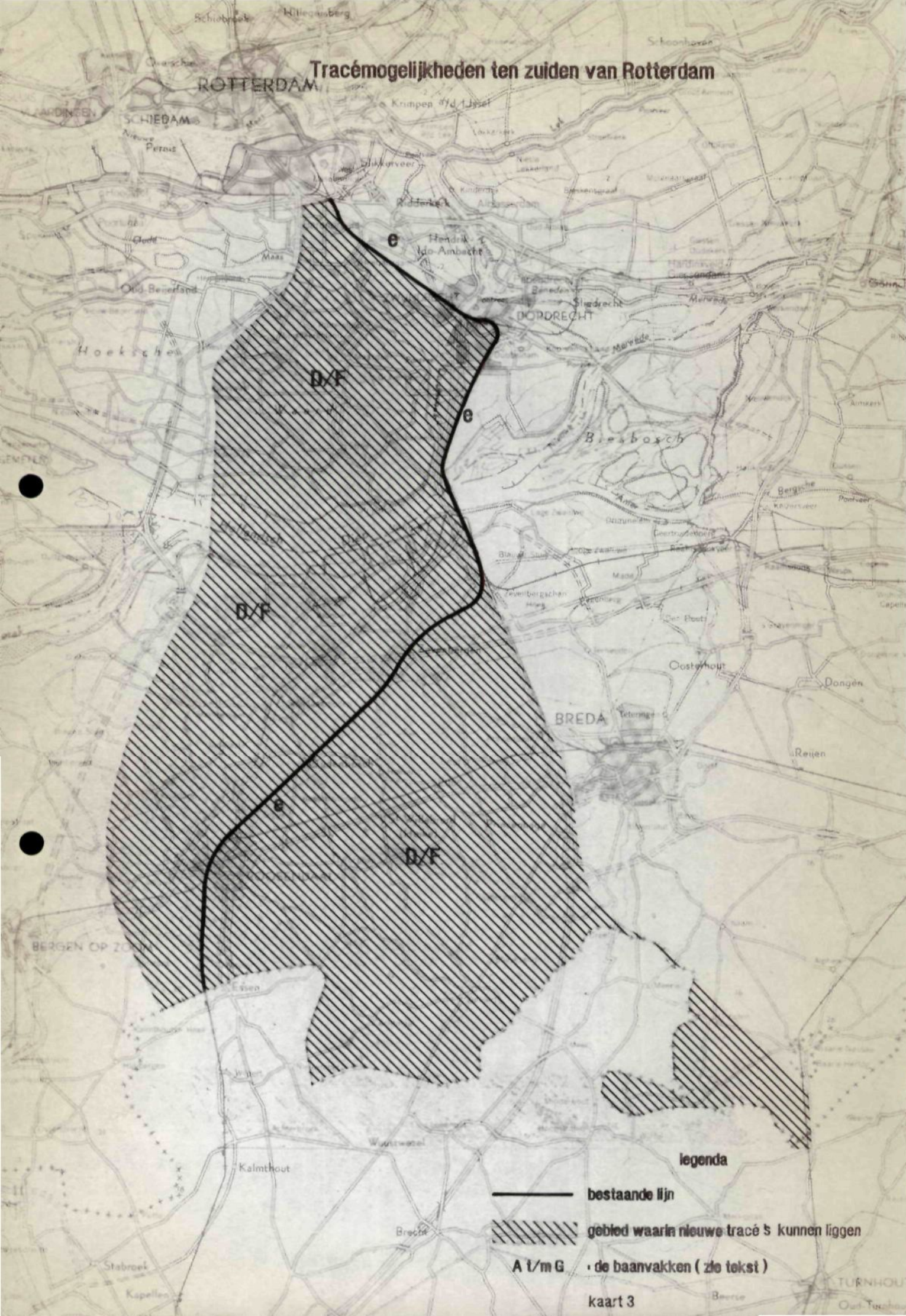
Voor elk van de mogelijke verbindingen wordt uitgegaan van een 1/2-uurdienst tussen Amsterdam en Rotterdam, waarbij één keer per uur de trein doorrijdt naar Brussel en tenminste eenmaal per twee uur naar Parijs (op andere uren bestaat er een directe aansluiting op een trein van Keulen). In de alternatieven 3, 6 en 9 rijdt de andere trein Amsterdam-Rotterdam door naar Beek, en elke 2 uur naar Keulen.

W
W
N
D
R
O
O
N



legenda
— bestaande lijn
▨ gebied waarin nieuwe tracé's kunnen liggen
1:100,000

Tracémogelijkheden ten zuiden van Rotterdam



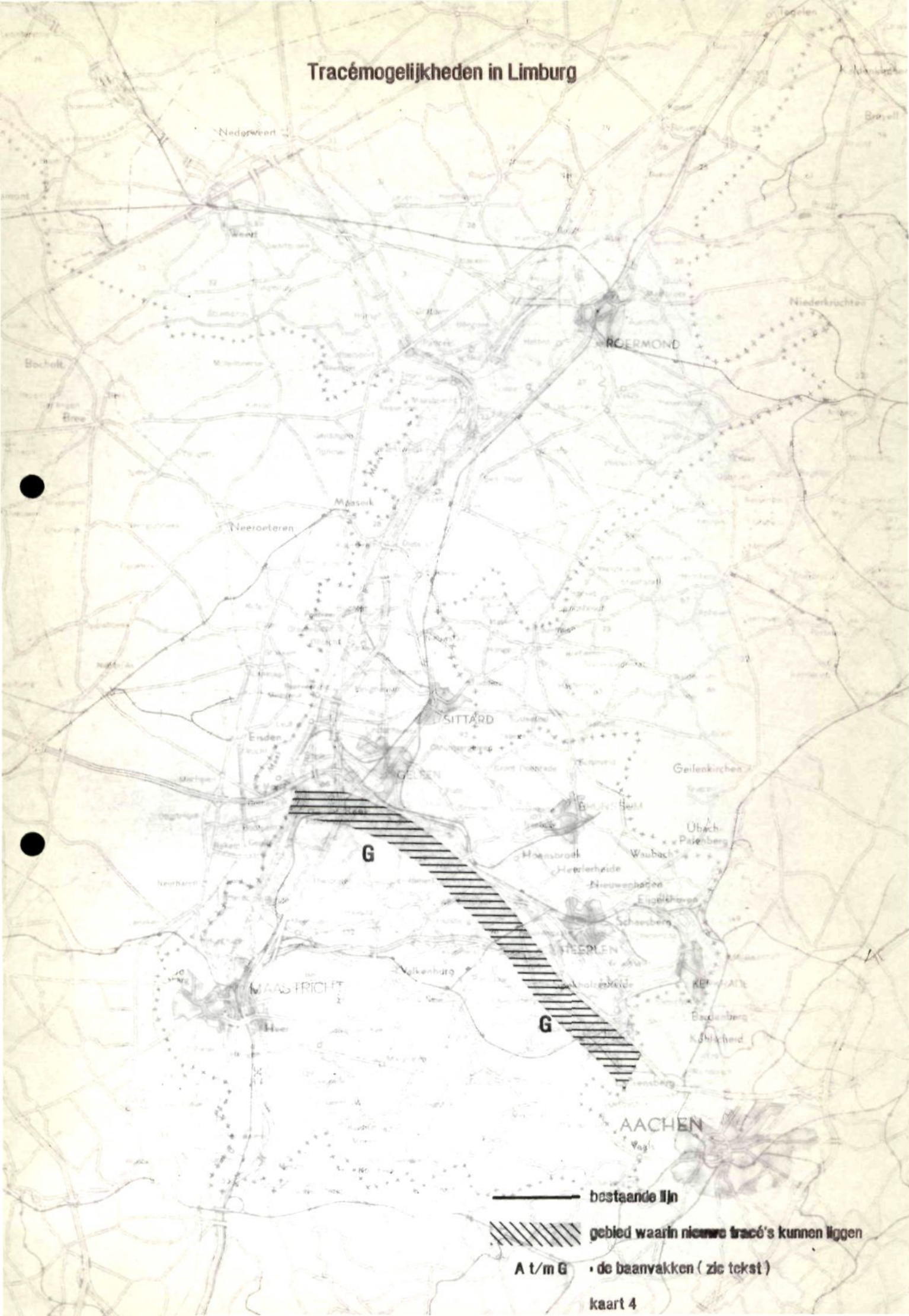
legenda

- bestaande lijn
- ▨ gebied waarin nieuwe tracés kunnen liggen
- de baanvakken (zie tekst)

A t/m G

kaart 3

Tracémogelijkheden in Limburg



— bestaande lijn
 // gebied waarin nieuwe tracé's kunnen liggen
 A t/m G • de baanvakken (zie tekst)

3. MILIEUASPECTEN

3.1. Algemeen

In de nota die bestaat uit een tracénota, een pkb deel a en een milieueffectrapport, zal naast vervoerkundige, vervoertechnische en ruimtelijke aspecten ook aandacht worden besteed aan milieu-effecten. In het gedeelte Milieu-effect-rapport zullen de volgende onderwerpen worden behandeld.

- geluid en trilling;
- bodem en grondwater;
- oppervlaktewater;
- luchtkwaliteit;
- landschap, archeologische en cultuurhistorische aspecten;
- flora, vegetatie, fauna en natuurgebieden.

Per aspect zal de bestaande toestand van het milieu worden beschreven, waarbij het accent ligt op het gebied, waarin de tracé's kunnen liggen en de directe omgeving daarvan.

Vervolgens zal voor elk alternatief worden aangegeven wat de gevolgen voor het milieu zijn. Hierbij wordt er rekening mee gehouden of de gevolgen tijdelijk of permanent van aard zijn dan wel dat de gevolgen pas op langere termijn waarneembaar worden. Ook zal onderscheid worden gemaakt naar het optreden van effecten tijdens de aanleg van de hoge snelheidslijn met bijbehorende hulpvoorzieningen (incl. de eventuele afbraak ervan) en tijdens het gebruik van de spoorlijn.

Voorts zal er niet aan worden voorbijgegaan dat het project naast negatieve invloeden ook positieve invloeden kan hebben, omdat de hogesnelheidstrein een vermindering van het verkeer via de weg, de bestaande spoorlijnen en de lucht tot gevolg zal hebben.

Tot slot zal aandacht besteed worden aan maatregelen die de negatieve invloed van het project verminderen of opheffen.

3.2. Toelichting per aspect

3.2.1. Algemeen

Als eerste oriëntatie wordt uitgegaan van een benodigde breedte van circa 25 m (bij een ligging op maaiveld), begrensd door berm-sloten of een hekwerk van 1¹/₂ à 2 meter hoog. De spoorbaan zal geen gelijkvloerse kruisingen bevatten. Over delen van het tracé zal de baan dan ook hoger of lager liggen met een daarbij behorend groter ruimtebeslag.

3.2.2. Geluid en trillingen

De hogesnelheidslijn zal een wijziging van de geluidsituatie met zich brengen. De mate waarin geluidhinder optreedt zal per verbindingsalternatief en per tracévariant verschillen. Met name zal de studie zich richten op de geluidbelasting van geluidgevoelige bestemmingen (o.a. woningen) en op de verstoring van (potentiële, stiltegebieden en relatief stille gebieden.

De Wet Geluidhinder en het Besluit Geluidhinder Spoorwegen zullen het kader vormen voor de beoordeling.

Voor de geluidproductie van de hogesnelheidstrein zal worden uitgegaan van meetgegevens over TGV-materieel van de Franse spoorwegen.

Wat de trillingshinder betreft zal worden nagegaan of er effecten van betekenis optreden.

3.2.3. Bodem en grondwater

Voor de verschillende alternatieven en varianten voor de HSL en de voor de aanleg benodigde tijdelijke voorzieningen zal worden bezien wat de gevolgen zijn voor onder andere het reliëf, de bodemopbouw en de bodemstructuur. Door wijziging hierin en door eventueel benodigde bronbemaling zal de (grond)waterhuishouding worden beïnvloed en tevens de daarmee samenhangende vegetaties.

Ook de invloed van tijdelijke of blijvende grondwaterpeil-wijzigingen op dijken, funderingen en archeologische resten zal moeten worden bezien.

De kwaliteit van het oppervlaktewater zal naar verwachting niet of nauwelijks worden beïnvloed.

3.2.4. Lucht

Aangezien de hogesnelheidslijn alleen voor personenvervoer wordt opengesteld en er normaal gesproken (afgezien van werktreinen) alleen elektrisch materieel zal rijden is de directe emissie naar de lucht verwaarloosbaar. Dit geldt voor elk van de alternatieven. Wel zal er bij de elektriciteitscentrales een deel van de emissies aan de hoge snelheidstrein zijn toe te schrijven.

Nagegaan zal worden of tengevolge van de hogesnelheidstrein windhinder van betekenis optreedt.

3.2.5. Landschap, archeologische en cultuurhistorische aspecten

De hogesnelheidslijn zal een per tracégedeelte variërende invloed op het landschap hebben. Punten van aandacht zullen zijn:

- de visuele verschijningsvorm in relatie tot het landschap
- de openheid/geslotenheid van het landschap
- invloed op cultuurhistorische kenmerken als karakteristieke verkavelingen en historische ontginningslijnen
- archeologische en aardwetenschappelijke objecten
- barrière werking

In de tracénota zal worden beschreven hoe de lijn zo goed mogelijk in het gebied kan worden ingepast. De dan nog optredende effecten zullen worden aangeduid.

3.2.6. Flora, vegetatie, fauna en natuurgebieden

De ecologische betekenis van het gebied waar de lijn is gedacht, zal worden onderzocht.

Nagegaan zal worden welke gebieden met waardevolle vegetatie, broedvogels en overige fauna door de aanleg van de lijn verloren kunnen gaan, door de barrière werking van de baan worden versnipperd of anderszins in negatieve zin worden beïnvloed. Ook verstoring van ecologische relaties, bijvoorbeeld tussen winter-, voorjaars- en zomerbiotoop van amfibieën of de functie van graslanden

als voedselgebied voor pleisterende vogelsoorten zal aan de orde komen.

Met name zal dit gelden voor natuurgebieden en (potentiële) relatienota gebieden.

3.2.7. Indirecte gevolgen

Er zal niet alleen aan de directe milieu-effecten van de hogesnelheidslijn aandacht worden besteed maar ook aan de milieu effecten die voortvloeien uit ruimtelijke ontwikkelingen die door de hoge snelheidslijn worden gestimuleerd. Hierbij wordt gedacht aan invloed op vestiging van stedelijke en industriële activiteiten en aan tracering van andere infrastructuur.

Tevens zal aan de cummulatie van effecten van de hoge snelheidslijn en die van andere projecten, bestaand of in voorbereiding, aandacht worden besteed.

TIJDSHEMA VOOR DE PROCEDURES VOOR DE HOGE SNELHEIDSLIJN

Onderstaand schema is een globaal schema, gericht op een spoedige besluitvorming over de Hoge Snelheidslijn. Het schema is enerzijds gebaseerd op de procedures voor de milieu-effectrapportage en voor de planologische kernbeslissing en anderzijds op die voor de tracé-vaststelling.

De eerste twee zijn wettelijk geregeld. De termijnen liggen binnen zekere marges vast. De laatste procedure is niet wettelijk geregeld, de termijnen liggen niet vast. Als richtsnoer is hier de procedure aangehouden die gewoonlijk voor de tracé-vaststelling van rijkswegen wordt gevolgd.

Het zal duidelijk zijn dat het schema vanaf november 1987 slechts zal worden gevolgd als uit het internationale overleg het voornemen resulteert tot aanleg van nieuwe lijnen in Nederland. De exacte fasering van de periode van inspraak en advisering zal in overleg met de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening, de Commissie voor de milieu-effectrapportage en de Raad van de Waterstaat worden vastgesteld.

juli t/m september	Vorbereiding internationaal overleg van de ministers van Verkeer
oktober 1987	Internationaal ministers-overleg

november 1987 t/m

mei 1988

Opstelling van het beleidsvoornemen voor de planologische kernbeslissing, van de tracénota en van het Milieu-effect-rapport (de "HSL-nota")

1 juni 1988	Ter inzage-legging van de HSL-nota
juni t/m augustus 1988	Ter inzage-lijging van de HSL-nota
juni t/m november 1988	Bestuurlijk overleg
1 oktober 1988	Sluitingsdatum inspraakreacties
1 november 1988	Advies van de commissie voor de milieu-effect rapportage
1 december 1988	Advies van de Raad van Advies voor de Ruimtelijke Ordening en van de Raad van de Waterstaat
1 maart 1989	Regeringsbeslissing over de planologische kernbeslissing. Behandeling in en goedkeuring door de Tweede Kamer
1 mei 1989	Goedkeuring door Eerste Kamer Tracévaststelling door de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Reacties

Reacties naar aanleiding van deze startnotitie kunnen voor
1 augustus 1987 worden gestuurd aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal van het Verkeer
Kamer 2108
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG