

Toetsingsadvies over de Aanvullingen op
het milieu-effectrapport Betuweroute
behorend bij het ontwerp-tracébesluit en bij de
partiële herzieningen van de PKB Betuweroute
ten aanzien van de kruising Vaanplein,
Giessen en Pannerdensch Kanaal

25 juni 1996

330-798



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGV/PDBR/V-621605

uw brief
d.d. 29 februari 1996

ons kenmerk
U1045-96/Sf/yh/330-799

onderwerp
Toetsingsadvies over aanvullingen op het
MER Betuweroute

doorkiesnr.
(030) 234 76 38

Utrecht,
25 juni 1996

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over (de aanvullingen op) het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Betuweroute: het ontwerp-tracébesluit (OTB) en (drie) partiële herzieningen van de planologische kernbeslissing (PKB). Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Het oordeel over het MER wordt in hoofdstuk 2 van het advies samengevat. Daarnaast vraagt de Commissie uw aandacht voor het volgende.

In haar advies van 28 november 1994 over de eerste aanvulling van het MER, behorend bij het voorontwerp-tracébesluit (VOTB), heeft de Commissie gewezen op de wenselijkheid van een beschrijving van de samenhang van de gevolgen voor het milieu van alternatieve oplossingen bij een aantal essentiële milieuknelpunten ('integrale aanpak'). Ten opzichte van het VOTB is in het OTB een flink aantal wijzigingen in de voorgenomen activiteit aangebracht met gunstige gevolgen voor het milieu.

De Commissie beveelt aan in het verdere ontwerpproces - binnen de resterende ruimte die in de reeds doorlopen besluitvorming is bepaald - met een integrale aanpak de mogelijkheden die zich blijven voordoen de Betuweroute milieuvriendelijker vorm te geven waar mogelijk maximaal te benutten.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. P. van Duursen
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Betuweroute

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

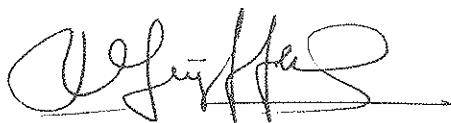
Toetsingsadvies over de Aanvullingen op het milieu-effectrapport
Betuweroute behorend bij het ontwerp-tracébesluit en bij de
partiële herzieningen van de PKB Betuweroute ten aanzien van
de kruising Vaanplein, Giessen en Pannerdensch Kanaal

Toetsingsadvies op grond van de Wet milieubeheer over de aanvullingen op het milieu-
effectrapport over de Betuweroute,

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

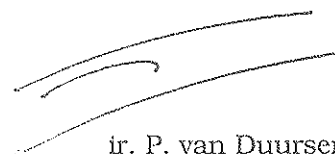
de werkgroep m.e.r. Betuweroute

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 25 juni 1996

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Algemeen oordeel over de tweede aanvulling op het MER Betuweroute, de drie PAMER-en en andere documenten	3
3. Opmerkingen over de aanvullingen en nadere uitwerkingen	5
3.1 Algemeen deel	5
3.1.1 Algemene opmerkingen	5
3.1.2 Geluidhinder en trillingen	6
3.1.3 Natuur en landschap, mitigerende en compenserende maatregelen	7
3.1.4 Externe veiligheid	10
3.1.5 Monitoring/evaluatie achteraf/nader onderzoek	12
3.2 Locatiespecifieke opmerkingen	13

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 februari 1996, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de tweede aanvulling op het milieu-effectrapport in Staatscourant nr. 44 d.d. 1 maart 1996
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties

1. INLEIDING

Voorgeschiedenis

In januari 1991 is de milieu-effectrapportage (m.e.r.) gestart over het voorstellen van het kabinet om een nieuwe goederenspoorlijn aan te leggen van de Rotterdamse Haven via Geldermalsen naar de Duitse grens bij Zevenaar (de Betuweroute).

Aan de hand van projectspecifieke richtlijnen¹) is onder verantwoordelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen in samenwerking met het Directoraat-Generaal voor het Vervoer een milieu-effectrapport (MER) opgesteld. Dit MER diende ter onderbouwing van een principebesluit over de aanleg, vast te leggen in een Planologische KernBeslissing (PKB). De Commissie voor de milieu-effectrapportage heeft in december 1992 een toetsingsadvies²) uitgebracht over het opgestelde MER. De Commissie constateerde dat in het MER veel nuttige en relevante informatie bijeen was gebracht. Zij adviseerde echter op een aantal punten aanvullende informatie te verschaffen voor de besluitvorming over het principe van de aanleg (het zogenaamde 'strategische niveau') en daarnaast bij de verdere uitwerking van het plan (op tracéniveau) aan een aantal locatiespecifieke knelpunten bijzondere aandacht te besteden.

Vervolgens zijn door het kabinet principebesluiten over de aanleg van de Betuweroute genomen en is tevens de bandbreedte vastgelegd, waarbinnen het tracé nader moest worden uitgewerkt. Deze besluiten zijn opgenomen in een planologische kernbeslissing en door de Tweede en Eerste Kamer goedgekeurd (PKB deel 4). Daarna is een Voorontwerp-TracéBesluit (VOTB) en een eerste aanvulling op het MER ter visie gelegd. De Commissie heeft in november 1994 advies³) uitgebracht over deze aanvulling op het MER.

Op 4 maart 1996 is een aantal nieuwe aanvullingen op het MER Betuweroute ter visie gelegd. Het betreft allereerst een tweede aanvulling op het MER Betuweroute. Dit document hoort bij het Ontwerp-TracéBesluit (OTB) Betuweroute en gaat met name in op de inhoud van het advies van november 1994 van de Commissie over de eerste aanvulling op het MER. Ten tweede gaat het om drie Planbeschrijvingen en Aanvullingen op het MER Betuweroute, behorende bij drie partiële herzieningen van de PKB Betuweroute voor een drietal passages, te weten de kruising van het Vaanplein, de kruising van het riviertje de Giessen en de kruising van het Pannerdensch Kanaal. In deze zogeheten PAMER'en worden de milieu-effecten in beeld gebracht van voorgestelde wijzigingen in de verticale ligging van het tracé. Daarnaast zijn ter visie gelegd het OTB Betuweroute, akoestische rapporten en de trajectnota/MER Kortsluitroute (zie separaat advies). Verder heeft de Commissie het landschapsplan, met bijbehorende rapporten, in de beschouwing betrokken.

1 Richtlijnen voor het milieu-effectrapport Betuweroute, mei 1991.

2 Toetsingsadvies over de inhoud van het milieu-effectrapport Betuweroute, 10 december 1992.

3 Advies over de Aanvulling op het milieu-effectrapport Betuweroute behorend bij het Voorontwerp-Tracébesluit, 28 november 1994.

Opzet van het advies

In hoofdstuk 2 van het advies worden de belangrijkste conclusies en aanbevelingen van de Commissie samengevat. Hoofdstuk 3 bevat nadere opmerkingen met bijbehorende aanbevelingen voor de besluitvorming. Dit hoofdstuk bevat allereerst een paragraaf algemeen, waarin aspecten zoals geluid en trillingen, natuur en landschap, inclusief compenserende maatregelen, en externe veiligheid in niet locatiespecifieke zin aan de orde komen. Daarna worden in een tweede paragraaf bij de uitwerking van een aantal specifieke tracédelen, voorzover daartoe voldoende aanleiding bestaat, opmerkingen geplaatst.

Bijlage 1 bij het advies bevat de brief waarmee de Commissie verzocht is om advies uit te brengen. Bijlage 2 bevat de tekst van de openbare kennisgeving van deze aanvullingen op het MER. Bijlage 3 bevat de belangrijkste projectgegevens en de samenstelling van de werkgroep van de Commissie die over dit project heeft geadviseerd. Bijlage 4 bevat een overzicht van via het bevoegde gezag ontvangen schriftelijke reacties, waaruit de Commissie inhoudelijke aandachtspunten mede in beschouwing heeft genomen.

2.

ALGEMEEN OORDEEL OVER DE TWEDE AANVULLING OP HET MER BETUWERROUTE, DE DRIE PAMER-EN EN ANDERE DOCUMENTEN

Volgens de Commissie bevat de tweede aanvulling op het MER, te zamen met het eerdere MER voor de PKB en de eerste aanvulling op het MER voor het Voorontwerp-TracéBesluit (VOTB), voldoende informatie om het milieubelang in algemene zin (niet locatiespecifiek) een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over het te nemen TracéBesluit (TB).

De drie PAMER-en Vaanplein, de Giessen en Pannerdensch Kanaal bevatten de benodigde locatiespecifieke informatie om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over deze drie partiële herzieningen van de PKB. Echter met name bij het PAMER Pannerdensch Kanaal, voor zover er relatie is met de akoestische en landschappelijke inpassing van de Betuweroute bij de stiltegebieden annex natuurgebieden van de Gelderse Poort/Rijnstrangengebied, heeft de Commissie nog opmerkingen.

Niet-locatiespecifieke milieu-aspecten

Het bovenvermelde oordeel over de niet-locatiegebonden milieu-aspecten neemt niet weg dat volgens de Commissie nog een aantal onderwerpen nadere uitwerking dan wel toelichting behoeven ten behoeve van de besluitvorming over het TB. In § 3.1 worden deze punten genoemd en toegelicht. Hieronder worden de belangrijkste samengevat.

De Commissie beveelt bij het TB aan:

- Een systematische uitwerking van compensatie van resterende schade aan (zeer) waardevolle natuur- en landschapswaarden te geven conform de 'Uitwerking Compensatie-beginsel SGR', van oktober 1995 en de status van dergelijke maatregelen te verduidelijken;
- te overwegen het risico voor de omgeving verder terug te brengen door (rail)geleidingsconstructies nabij woon- en werkgebieden, dit voor zover niet reeds voorzien ter bescherming van kunstwerken (bruggen, tunnels);
- het groepsrisico voor weggebruikers op de A15 te bepalen en onderdeel te maken van het totale groepsrisico. Zo nodig moeten nadere mitigerende maatregelen worden overwogen om het risico van volgongelukken op de autosnelweg, voor zover nauw gebundeld met de spoorweg, bij mogelijke spoorwegongevallen te beperken;
- na te gaan hoe door de specifieke keuze van de locaties voor en vormgeving van de vele gronddepots, alsmede de vormgeving van geluidschermen ('als een dijklichaam'), kan worden bevorderd dat visuele versnippering van (waardevolle) open ruimten zo veel mogelijk wordt voorkomen;
- de vormgeving van de gronddepots uit het perspectief van weggebruikers op de A15 te bezien;
- wanneer voor 2005 zou blijken, dat de 3 dB(A) bronreductie niet haalbaar is, te overwegen het betreffende deel van de schermen vervroegd te plaatsen;
- de gevolgen voor de geluidhinder (tunnels, veiligheid en dergelijke) bij eventueel 'double stack'containervervoer te beschouwen.

Verder adviseert de Commissie bij de besluiten over het TB een evaluatieplan volgens § 7.9 van de Wet milieubeheer op te nemen waarin wordt ingegaan op:

- de opzet van een milieumanagementsysteem voor een blijvende gerichtheid op het voorkomen danwel beperken van milieutechnische (geluid, trillingen en veiligheid), ecologische en landschappelijke hinder en schade bij de ontwikkeling van het nader ontwerp, het bestek, tijdens de aanleg en in de gebruiksfase van de spoorlijn. Daarbij horen ondermeer:
 - het voortzetten van lopend onderzoek naar stillere technologie/bronmaatregelen;
 - nagaan of de bronreductie van 3 dB(A) feitelijk haalbaar is;
 - het voortzetten van lopend onderzoek naar trillingen;
 - onderzoek naar de specifieke geluidhinderbeleving van deze goederenspoorlijn in de (initiële) gebruiksfase.

Locatiespecifiek/tracégebonden

Bij het algemene oordeel over de locatiespecifieke tracédelen van het MER tekent de Commissie met name het volgende betreffende de Gelderse Poort/het Rijnstrangengebied aan.

Gedurende de gehele procedure van de Betuweroute zijn successievelijk allerlei deelonderzoeken verricht naar wel of geen ondertunneling tussen de winterdijken. Tevens zijn diverse uitvoeringsvarianten voor het tracédeel tussen de Kandiadijk en Groessen/Zevenaar bekeken. In feite ontbreekt nu echter nog steeds een integraal beeld van de relatie tussen deze integrale uitvoeringsvarianten en het daarmee veroorzaakte permanente verlies aan stiltegebieden. Ook ontbreekt een duidelijk overzicht van de samenhangende gevolgen voor de natuur en het landschap van de binnendijks gelegen delen van de Gelderse Poort/Rijnstrangengebied. Het gaat daarbij niet alleen om invloeden op de huidige waarden maar ook om de ruimte voor potentiële natuurontwikkelingen in de toekomst.

- De Commissie beveelt aan in het verdere ontwerpproces - binnen de ruimte die in reeds doorlopen besluitvorming is bepaald- aan een integrale aanpak vast te houden waarbij de mogelijkheden om de schade aan de stiltegebieden en de ecologische waarden te verzachten maximaal worden benut. Daarbij zou de akoestische inpassing in samenhang met de landschappelijke inpassing moeten worden gezien. Ook hier zou in de OTB-fase van de partiële herziening van de PKB voor nog resterende schade aan natuur en landschap een volwaardig compensatieplan moeten worden ontwikkeld conform de "Uitwerking compensatiebeginsel SGR" van oktober 1995.

In § 3.2 gaat de Commissie uitgebreider in op tracédelen en geeft nog enkele aanvullende aanbevelingen.

3. OPMERKINGEN OVER DE AANVULLINGEN EN NADERE UITWERKINGEN

3.1 Algemeen deel

3.1.1 Algemene opmerkingen

Ten opzichte van het VOTB is er in het OTB een aantal verbeteringen in de voorgenomen activiteit aangebracht met gunstige gevolgen voor het milieu. Er is (altijd) nog een aantal verbeteringen mogelijk. Daarom zullen binnen de verkregen (financiële) ruimte, die in de besluitvorming tot nu toe is overgebleven, in het verdere ontwerpproces mogelijkheden om deze nadelen voor het milieu verder te verzachten steeds maximaal moeten worden benut.

Volgens de Commissie gaat de tweede aanvulling op het MER op een open en overzichtelijke wijze in op de onderwerpen die in het aanvullende toetsingsadvies over het MER-deel behorend bij het VOTB aan de orde komen.

Met name wordt meer aandacht besteed aan veiligheidsmaatregelen. Verder kan worden geconstateerd dat aan mitigerende maatregelen in de sfeer van faunapassages nu meer aandacht wordt geschonken dan voorheen. Deze maatregelen worden meer gespecificeerd en geconcretiseerd.

Ook zijn inmiddels een reeks nadere maatregelen genomen om de mate van geluidhinder plaatselijk te verminderen. Hiermee konden bij zo'n grootschalig project (uiteraard) niet alle problemen geheel worden opgelost.

In de parlementaire behandeling is bewust de voorkeur gegeven aan het treffen van mitigerende maatregelen in de vorm van twee tunnels ter plaatse van de kruising van het riviertje de Giessen en van het Pannerdensch Kanaal. Hierdoor is ter plaatse voorrang gegeven aan het mitigeren van de schade aan natuur en landschap, stiltegebieden, woon -en recreatiemilieu in plaats van aan het zoveel mogelijk treffen van compenserende maatregelen.

In het volgende komen, voor zover daar aanleiding toe bestaat, een aantal milieu-aspecten in algemene zin, dus niet locatiespecifiek en tracégebonden, aan de orde.

3.1.2

Geluidhinder en trillingen

Een deel van de mogelijk noodzakelijke geluidschermen zal pas na evaluatie in 2005 geplaatst worden, als zou blijken dat een bronreductie met 3 dB(A) niet haalbaar is. De komende herziening van het Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï⁴⁾ geeft op basis van het huidige materieel al een bijstelling aan van 3 dB(A) (meer emissie) van goederenwagons, die deels gecompenseerd wordt door de invloed van moderne betonnen dwarsliggers. Daarenboven is het denkbaar, dat het gebruik van de Betuweroute door zeer divers materieel nogmaals tot een verhoging van de geluidprognoses zal moeten leiden. Indien dit niet door beheersmaatregelen kan worden uitgesloten, liggen juist meer afscherpende voorzieningen in de rede.

- Wanneer voor 2005 zou blijken, dat de 3 dB(A) bronreductie niet haalbaar is, dient overwogen te worden het betreffende deel van de schermen vervroegd te plaatsen.

De beschrijving van de mogelijkheden om de geluidemissie aan de bron te beperken, monden uit in de conclusie dat op korte termijn slechts de toepassing van betonnen dwarsliggers een nuttige maatregel is. Van alle mogelijkheden om de ruwheid van wielen en rails te verminderen, worden vooral de praktische problemen genoemd, minder wordt beschreven hoe na te streven mogelijkheden die op middellange termijn haalbaar zijn, kunnen worden verwezenlijkt.

- De Commissie beveelt aan het lopende onderzoek naar een stillere technologie met kracht voort te zetten en tevens een soort draaiboek op te stellen om op middellange termijn haalbare resultaten te realiseren.

Het uitgevoerde onderzoek om tot betere voorspellingsmethoden voor de invloed van trillingen te komen, heeft nog niet tot (veel) concreet bruikbare resultaten geleid. Zulke vooruitgang is niet alleen van belang voor bewoners van de aandachtszone, een strook van 50m langs de spoorbaan, maar met name ook voor bedrijven in die zone, die (zeer) trillinggevoelige productie-processen hebben. Hoewel het aantal klachten bij trillingssterkten beneden $KB=0,4$ volgens de tweede aanvulling van het MER (pagina 23) beperkt is, zou waar mogelijk de situatie 'vrijwel niet voelbaar' na moeten worden gestreefd.

- De Commissie beveelt aan dit streven in een milieumanagementplan op te nemen en dit in de praktijk te evalueren.

In de overzichten van aan te vragen hogere grenswaarden dan 57 dB(A) komen geen scholen, ziekenhuizen en andere gevoelige gebouwen voor. Dit impliceert dat in alle gevallen aan de daarvoor geldende grenswaarde van 55 dB(A) etmaalwaarde zal worden voldaan.

⁴ Op basis van de Eindrapportage werkzaamheden projectgroep herziening Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaaï NSTO/1/10.297/0245 van maart 1996.

Er wordt nog nader onderzoek verricht naar de mogelijkheden van 'double stack' vervoer van containers op de Betuweroute. Dit kan de geluidemissie en vooral de effectiviteit van geluidschermen nadelig beïnvloeden en heeft bijvoorbeeld ook consequenties voor de grootte en vorm van tunnels, viaducten en aansluitingen. Het OTB maakt 'double stack' vervoer niet mogelijk. Daarvoor zouden eerst nieuwe (planologische) procedures moeten worden doorlopen.

- De Commissie beveelt aan bij de eventuele toepassing van 'double stack' vervoer de consequenties voor de geluidhinder en andere aspecten (zoals veiligheid) te bepalen.

3.1.3 Natuur en landschap, mitigerende en compenserende maatregelen

Mitigerende maatregelen in de vorm van twee tunnels zijn in de plaats gekomen van een aantal compenserende maatregelen. Met de aanleg van deze twee tunnels is de situatie wat betreft geluidhinder, rustverstoring en landschappelijke inpassing (visuele verschijningsvorm) plaatselijk verbeterd. Hoewel -als voorbeeld- vooral een spoortunnel onder het Pannerdensch Kanaal een duidelijke milieuvriendelijke, mitigerende maatregel is, betekent dit niet dat daarmee de resterende schade aan het landschap en de natuur in het betreffende kerngebied van de ecologische hoofdstructuur (tevens stiltegebied) gering is en nadere mitigerende dan wel compenserende maatregelen zondermeer geheel overbodig zijn. Met de tunnel onder het kanaal wordt immers binnendijks het verlies aan stiltegebied slechts enigszins beperkt. Ook de barrièrewerking voor doelsoorten amfibieën en verstoringszones van weide-, moeras- en bosvogels worden daarmee niet geheel opgeheven.

Voor het treffen van voldoende mitigerende en compenserende maatregelen zouden de plannen daartoe reeds moeten worden vastgesteld bij de definitieve besluiten over het tracé. Veel van de betrokken maatregelen ontberen momenteel nog een voldoende juridische status (zie ook onder landschap, procedureel, pag. 10). Dit geldt in het bijzonder voor de gepresenteerde landschapsplannen. Tot een nadere compensatie laat de (parlementaire) besluitvorming overigens nog ruimte open.

Het vermoeden dat er ondanks de te treffen mitigerende maatregelen nog een aanzienlijke ecologische schade rest ter hoogte van het Gelderse Poortgebied, wordt gesterkt door de mogelijkheden tot compensatie die voor de eventuele doortrekking van de A15 (gedeelte Ressen-A12) worden uitgewerkt. In het hoofdlijnenrapport van de betreffende trajectnota, die op dit moment ook ter visie ligt, worden ter uitvoering van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de Wet Milieubeheer compensatievoorstellen gedaan. De systematiek die bij de A15 is gevolgd om de gewenste omvang van compenserende maatregelen te bepalen is volgens de richtlijnen uit de 'Uitwerking compensatiebeginsel SGR' van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Groene Ruimte en recreatie, oktober 1995. Een soortgelijke systematiek is al eerder toegepast bij de compensatiebepaling voor de A50 tussen Eindhoven en Oss.

De toepassing van de systematische methodiek volgens de uitwerking compensatiebeginsel SGR zou ook bij de Betuweroute voor de gebieden behorende tot de ecologische hoofdstructuur in de rede liggen.

Hoewel de bij de A15 onderscheiden varianten (brug of tunnel, parallel met Betuweroute of juist niet) in de mate van compensatie verschillen, bedraagt ook bij de tunnelvariant evenwijdig aan de Betuweroute de compensatie zo'n 100 hectare. Bij de brugvariant zou zo'n 160 hectare moeten worden gecompenseerd. Met deze benadering komt men dus in deze trajectnota tot de slotsom dat een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal ter plaatse hooguit veertig procent van het ecologisch knelpunt als gevolg van doortrekking van de A15 oplost. De conclusie is gerechtvaardigd dat dit voor de evenwijdig eraan gesitueerde Betuweroute niet veel anders zal zijn. Dit is des te meer het geval indien de (rust)verstoring van de betreffende natuurgebieden annex stiltegebieden vanuit het spoorlijngedeelte Zevenaar-Duitse grens hierbij wordt betrokken.

- De Commissie adviseert alsnog de uitwerking te overwegen van een systematisch compensatieplan voor de Betuweroute conform de 'Uitwerking compensatiebeginsel SGR'. Voor specifiek het onderdeel Gelderse Poort/ Rijnstrangengebied voor de Betuweroute met tunnel onder het Pannerdensch Kanaal kan dit plan zo nodig in samenhang met het compensatieplan voor de eventuele doortrekking van de A15 worden ontwikkeld.

Landschap (visueel ruimtelijk)

Aan de plannen voor de landschappelijke inpassing van de Betuweroute ligt de volgende visie ten grondslag: "De nadere landschappelijke inpassing is er op gericht zowel de identiteit van het huidige landschap als de identiteit van de Betuweroute in een goede harmonie samen te brengen, met als motto 'harmonie door contrast'."

De eerste invalshoek is het benadrukken van de Betuweroute als herkenbare identiteit. Een opvallende rol is hierbij weggelegd voor 59 gronddepots en een grote hoeveelheid strekkende meters geluidschermen. In principe geldt dat de bovenkant van de schermen en de depots boven ooghoogte is. Dit betekent dat daar waar deze maatregelen gepland zijn, de continuïteit van het bestaande landschap doorbroken wordt en het landschap (ook het stedelijke) visueel ruimtelijk versnipperd wordt. In de voorliggende documenten ontbreekt een (expliciete) analyse van deze visueel- ruimtelijke versnippering. De tweede invalshoek is het benadrukken van het behoud van de identiteit van het landschap. Deze tweede invalshoek wordt nauwelijks uitgewerkt in de voorliggende documenten (inclusief het landschapsplan, dat niet ter visie ligt). Wel worden kruisingen met bovenregionale elementen als strategische plaatsen gekenmerkt waar de bestaande karakteristieken van het landschap zouden moeten worden verstrekt. Juist aan het behouden van de bestaande identiteit van landschappen en (zeer) waardevolle grote open ruimten, zoals bij het 'poldertracé' en bij het Rijnstrangengebied, wordt echter nog weinig inhoud gegeven.

- De Commissie beveelt een nadere analyse aan van waar de visueel ruimtelijke versnippering ernstige gevolgen heeft en waar waardevolle landschapskarakteristieken dreigen te verdwijnen door de toevoeging van de Betuweroute aan het bestaande landschap. Vervolgens dient te worden bezien welke nadere maatregelen nog kunnen worden getroffen om deze effecten te verzachten of te compenseren.

Er zijn een groot aantal (langgerekte) permanente depots voor overtollige specie langs de spoorbaan voorzien. Deze gronddepots kunnen – naast de spoorvloot – weliswaar een nuttige barrière vormen tegen mogelijke wisselwerkingen tussen spoor- en autosnelweg bij ongevallen/calamiteiten, maar de maatvoering van deze depots lijkt weinig toegesneden op de dynamische, visuele beleving door weggebruikers op de A15. Dit wordt als volgt gemotiveerd.

De gronddepots worden op regelmatige afstanden doorsneden door "dwarswegen". Deze dwarswegen zijn waarschijnlijk bedoeld voor de bereikbaarheid van het spoor (voor brandweermaterieel en dergelijke). De voorgestelde vormgeving betekent bij een groter depot dat door de dwarswegen ongeveer elke 4 seconden voor de snelweggebruiker een opening in het depot zichtbaar wordt (gedurende circa 0.36 seconden). In het huidige ontwerp worden die openingen nog eens geaccentueerd met populieren die haaks op de rijrichting staan. Een weggebruiker zal de neiging hebben om door de openingen te kijken (bijvoorbeeld naar de passerende goederentrein) maar de rijsnelheid zal dat praktisch onmogelijk maken. Dit veroorzaakt een onrustig wegbeeld. Het huidige, statische ontwerp van de depots in de berm van de A15 verhoogt derhalve de verkeersveiligheid waarschijnlijk niet en evenmin de aantrekkelijkheid van de weg.

De Commissie heeft dan ook de indruk dat door de locatiekeuze van de bergingsdepots van overtollige grond meer te richten op mogelijkheden tot actieve landschapsbouw bij grote (open) ruimten, in plaats van de specie daar te bergen waar deze vrijkomt, een betere visuele inpassing valt te bereiken. Ook zou het mede gebruiken van deze overtollige grond voor de inkleding van geluidschermen tot een soort dijklichaam, waardoor deze in open ruimten nauwelijks opvallen, plaatselijk moeten worden afgewogen tegen inpassing met bijvoorbeeld struweel en ruigtes.

- De Commissie beveelt aan te bezien of door een actiever gebruik van vrijkomende, overtollige grond de landschappelijke inpassing bij open ruimten kan worden verbeterd (en mogelijk ook de veiligheid tussen de A15 en de Betuweroute). Tevens zou kunnen worden bezien of het nuttig is de gronddepots op regelmatige afstanden te voorzien van een vlakke bovenzijde die als helioperlandingsplaats gebruikt kan worden om bij ongevallen hulpverleners (politie, brandweer, ambulance) aan te voeren en gewonden af te voeren.

Het landschap (procedureel)

De maatregelen om de Betuweroute te benadrukken, vallen vrijwel zonder uitzondering binnen de bandbreedte van het OTB. Het tegenovergestelde geldt voor de (beperkte) maatregelen voor het behoud van de identiteit van het landschap. Laatstgenoemde maatregelen zijn vrijwel niet aangegeven op de plankaarten bij het OTB, die enkel juridische status hebben. Hierdoor blijft het onzeker of deze mitigerende en compenserende maatregelen daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd. De kaarten waar sommige suggesties voor het benadrukken van de identiteit van het resterende landschap wel op zijn aangegeven, behoren immers niet tot het OTB zelf (zie pagina 57, laatste alinea van het OTB) en hebben dan ook geen rechtsgeldigheid. Omdat voor de daadwerkelijke uitvoering van dergelijke maatregelen vaak vrijwillige medewerking van betrokkenen nodig is en bestemmingsplanwijzigingen nodig zijn, is vrijblijvendheid niet gewenst.

- De Commissie beveelt aan aan te geven op welke wijze (bijvoorbeeld in te sluiten convenanten en door gronduitruil) beter gegarandeerd kan worden dat (mitigerende en) compenserende maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Het is tevens aan te bevelen de maatregelen ter bescherming van natuurgebieden en voor de landschappelijke inpassing ook in een financiële paragraaf op te nemen, zoals eerder in PKB deel 4 (pagina 85) heeft plaatsgevonden.

3.1.4 Externe veiligheid

Uit de tweede aanvulling op het MER (pagina 8) blijkt dat in de herfst 1995/februari 1996⁵⁾ indicatieve criteria voor het groepsrisico ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de vrije baan zijn vastgesteld. Het voorliggende ontwerp van de Betuweroute voldoet blijkens de tweede aanvulling van het MER (zie pagina's 10, 11) voor de meest relevante locaties aan deze criteria.

Als mogelijke aanvullende maatregel om de veiligheidsrisico's te verkleinen, wordt in de tweede aanvulling op het MER Betuweroute (pagina 10) de toepassing van een (rail)geleidingssysteem genoemd. De ongevallenkans kan afnemen met een factor tot 0,3, hetgeen een significante reductie is. De positieve invloed op het groepsrisico is situatie-afhankelijk. Deze (rail)geleidingsconstructies kunnen met name nog worden overwogen voor de nadere bescherming van woongebieden en bedrijventerreinen waar het groepsrisico relatief hoog is. Dit zal mede daar zijn waar de spoorbaan belangrijk hoger ligt dan woongebieden en bedrijventerreinen en sprake is van relatief krappe boogstralen (horizontaal en verticaal). Hierbij moet bij hellingen een onderscheid gemaakt worden tussen de hellingen die toegang/uitgang geven tot/aan tunnels en hellingen van en naar verhoogde ligging.

5 Zie zienswijze van de Ministers van V en W en VROM ten aanzien van deskundigenoverleg bureau adviseur, d.d. 10 mei 1996.

Hoewel de Betuweroute over het algemeen met grote boogstralen is ontworpen en het slechts om een beperkt aantal locaties zal gaan, wil de Commissie de volgende kanttekeningen plaatsen.

Bij verhoogde ligging van de spoorbaan krijgen ontspoorde wagons als ze op de taluds terecht komen een horizontale snelheidscomponent loodrecht op de spoorbaan. Dit effect wordt nog versterkt enerzijds door het botsen van de ontspoorde wagons tegen de portalen van de bovenleiding en anderzijds door het opstuwen door het niet ontspoorde deel van de trein. Daardoor zouden de ontspoorde wagons de woon- en werkgebieden op maaiveldhoogte eerder kunnen bereiken dan bij een op maaiveld gelegen baan. Ligt de verhoogde baan bovendien nog in een bocht, dan zal deze horizontale snelheidscomponent nog iets groter kunnen worden, afhankelijk van de boogstraal en de richting van de bocht.

De overgang van (rail)geleiding op niet-(rail)geleiding behoeft volgens de Commissie geen extra gevaar op te leveren indien daarvoor geschikte constructies worden toegepast. Dit in tegenstelling tot het gestelde op pagina 10 bovenaan van de tweede aanvulling op het MER.

- De Commissie beveelt aan te bezien waar (rail)geleidingsconstructies, voor zover niet reeds voorzien ter bescherming van kunstwerken, nog doelmatig kunnen worden toegepast om het risico voor de omgeving verder terug te brengen zodat opvulling tot de normhoogte wordt tegengegaan.

Behoudens naar het groepsrisico bij (woon)bebouwing zou ook naar het risico voor gebruikers van de met de Betuweroute gebundelde autosnelweg A15 moeten worden gekeken. Omdat de spoorweg en de autosnelweg over grote afstanden op circa 40-45 meter hart op hart van elkaar komen te liggen, zullen over grote delen van de dag zich 150 à 900 weggebruikers per km weg bevinden op relatief korte afstand van de spoorweg. Daarbij zou ook aandacht moeten worden besteed aan de mogelijkheid dat rook en mist, die kunnen ontstaan bij brand en bluswerkzaamheden bij een eventuele ongeval op de spoorweg, het wegverkeer ontregelen, met mogelijke ongevallen op de weg vandien. Laatstgenoemde risico zou bijvoorbeeld kunnen worden beperkt door een rijstrook-signaleringsysteem. Zo'n systeem kan ook bruikbaar zijn bij het zonodig ontruimen van de autosnelweg bij spoorwegongevallen.

- De Commissie beveelt aan het groepsrisico voor weggebruikers te bepalen en onderdeel te maken van het totale groepsrisico, zoals dat in het project Leidsche Rijn is gedaan. Indien niet aan de indicatieve criteria wordt voldaan, zou moeten worden bezien welke mitigerende maatregelen getroffen kunnen worden. Daarbij zou ook rekening moeten worden gehouden met te verwachten verbredingen van de autosnelweg.

Uit de toelichting op het OTB (algemeen deel pagina 35) blijkt dat waar mogelijk de spoorloot wordt gecombineerd met de hoofdwatgang. Dit kan snelle verspreiding van milieugevaarlijke stoffen bij een spoorongeval bevorderen.

- De Commissie beveelt aan na te gaan of ter beperking van de verspreiding van milieugevaarlijke stoffen naar woonbebouwing en kwetsbare natuurgebieden in het geval van een spoorwegongeval plaatselijk in afsluitbare barrières van deze hoofdwatgangen kan en moet worden voorzien.

3.1.5 **Monitoring/evaluatie achteraf/nader onderzoek**

Bij dit project verdienen de milieutechnische, ecologische en landschappelijke aspecten ook bij het nader ontwerp en het bestek van de spoorlijn, tijdens de aanleg en daarna in de gebruiksfase blijvende aandacht.

Daarom stelt de Commissie voor de mogelijkheden na te gaan van de realisatie van een integraal monitorsysteem langs de Betuweroute. Zo'n systeem dient reeds operationeel te zijn voor de aanleg en dient tijdens de bouw en ook daarna gedurende de exploitatie, ook organisatorisch goed, te functioneren. Het omvat het meten/waarnemen van milieu- en technische parameters, het verwerken en analyseren van verkregen gegevens en het rapporteren van de resultaten. In aanmerking komende aspecten zijn:

- geluid en trillingen;
- veiligheidsmanagement;
- ontwikkelingen van de gevolgen voor flora en fauna;
- kwaliteit van grond- en oppervlaktewater.

Meer specifiek gaat het (voorbeeldsgewijs) om:

tijdens de aanleg

- begeleiding van de aanleg om bouwhinder (door geluid, trillingen en dergelijke) waar mogelijk te beperken, ter bescherming van archeologische en cultuurhistorische elementen en ter implementatie van het landschapsplan.

tijdens het gebruik

- informatie over treinpassages met omvang en aard van de lading, mede ten behoeve van hulpverleners bij ongelukken;
- gegevens over ongelukken en bijna ongelukken;
- na te gaan in hoeverre geplande compenserende maatregelen daadwerkelijk zijn getroffen;
- onderzoek naar de doeltreffendheid van de faunapassages door het gebruik ervan door soorten dieren te monitoren.

- De Commissie adviseert bij de besluiten over het tracébesluit een evaluatieplan op te nemen volgens § 7.9 van de Wet milieubeheer waarbij, naast andere reeds in het MER genoemde onderwerpen, ook aandacht aan de bovenstaande onderwerpen wordt besteed.

Mede naar aanleiding van de Betuweroute is een aantal nadere onderzoeken in gang gezet. Het is van belang dat dit lopend onderzoek wordt voortgezet en de resultaten daarvan zo mogelijk nog bij de aanleg en anders tijdens het gebruik van de Betuweroute worden verwerkt.

- De Commissie beveelt in het bijzonder aan het onderzoek ten aanzien van:
 - stillere technologie voor de spoorweg en het bevorderen van het maken van internationale afspraken daarover;
 - emissie en voorplanting van trillingen. Van belang is de verificatie van het ontwikkelde rekenmodel trillingen. Ook is het van belang na te gaan in welke mate de M-baan, nu alleen voorzien ten zuiden van Rotterdam-Pendrecht, onder welke omstandigheden kan bijdragen aan de beperking van trillinghinder;
 - veiligheidsbevorderende maatregelen;
 - geluidhinderbeleving.

In door het NIPG uitgevoerde onderzoek^{6]} is geen relatie gevonden tussen het aandeel goederentransport op een spoorlijn en de ondervonden hinder. Daarmee is echter niet aangetoond, dat de mate van geluidhinder die de Betuweroute zal veroorzaken met de dosis-effectrelatie voor bestaande, bekende spoorlijnen correct zal worden beschreven. Ook de weegfactor die in de milieukwaliteitsmaat (MKM) is toegepast, hangt hiermee samen. Voorzichtigheid in het toepassen van de zogeheten 'railbonus' blijft dan ook in het voorliggende geval vooralsnog op zijn plaats. In dit verband heeft de Commissie reeds in het toetsingsadvies van 28 november 1994 een monitoringsonderzoek aanbevolen naar de bestaande leemten in de kennis omtrent de feitelijke geluidhinderbeleving van de Betuweroute. De start van een dergelijk onderzoek is reeds zinvol in de initiële gebruiksfase van de Betuweroute.

3.2 Locatiespecifieke opmerkingen

Mede na beschouwing van de resultaten van de inspraak van burgers en de reacties van overheden heeft de Commissie (voorbeeldsgewijs) een aantal opmerkingen bij de volgende tracédelen:

Voor de **Kortsluitroute** en omgeving wordt korthedshalve naar het separate advies^{7]} verwezen.

PAMER Vaanplein

Volgens de inspraak levert de voorziene wijziging van het tracé nabij het Vaanplein vooralsnog geen echte bijdrage aan de verbetering van de milieukwaliteit ten opzichte van de Betuweroute volgens het VOTB. In dit verband worden vooral iets meer ruimtebeslag en geluidhinder genoemd en wordt om aandacht gevraagd voor de wisselwerking met de ontwikkeling van vooral de VINEX-locatie Midden-IJsselmonde, met inbegrip van de bijbehorende groenstructuur en nieuwe elementen van het onderliggende wegennet. Het gaat vooral om een betere inpassing en onderlinge afstemming van de plannen.

- De Commissie beveelt aan in overleg met betrokken instanties na te gaan welke (mitigerende) maatregelen zinvol zijn toe te passen ten behoeve van het OTB.

6 'Het aandeel van goederentransport in het treinverkeer en effecten van geluid en trillingen op omwonenden', NIPG-TNO 1993.

7 Zie toetsingsadvies over het milieu-effectrapport Kortsluitroute Rotterdam-Pendrecht van 18 juni 1996.

Rotterdam/Barendrecht

Ter hoogte van de (circa 70) woningen aan de Reijeraardseweg, Dordtse- straatweg en Westerhordijk⁸) in Rotterdam/Barendrecht is akoestisch gezien sprake van een complexe situatie omdat daar diverse spoorlijnen (Betuweroute en aftakkingen, HSL-zuid, spoorverbreding Rotterdam-Dordrecht) bijeen komen.

- De Commissie beveelt aan met deze cumulatie in de geluidhinder rekening te houden.

Kunstwerk Sophia

De milieugevolgen in de aanlegfase verdienen aandacht. Bij de uitwerking van de geplande compenserende maatregelen in de Sophiapolder-Noord zou tevens na moeten worden gegaan of de '3 beeksystemen' wel passen bij de ter plaatse voorkomende stromingspatronen.

- In verband met de gevolgen voor het milieu door het ruimtebeslag tijdens de bouw van de tunnel en de toe- en afritten, adviseert de Commissie, naast de aspecten van de uitvoering van een "afgezonken tunnel" ook die van een "geboorde tunnel" te betrekken⁹].

PAMER de Giessen en het 'poldertracé'

Door aanleg van de tunnel onder het riviertje de Giessen worden slechts in de directe omgeving daarvan de nadelige milieugevolgen gemitigeerd. De schade door de doorsnijding met het poldertracé van een rand van het Groene Hart wordt door de aanleg van de nu voorziene tunnel maar voor een deel weggenomen. Een van de mogelijke mitigerende maatregelen zou een beperkte verlenging van de tunnel kunnen zijn. Ook de aanleg van (landschappelijk ingepaste¹⁰) geluidschermen in de polder Giessen-Oudekerk vanwege aanwezig weidevogels kan een te overwegen maatregel zijn.

- De Commissie beveelt aan nadere aandacht te besteden aan de landschappelijke inpassing in de betreffende polder en (in de OTB-fase) de uitwerking te overwegen van een deelcompensatieplan voor de alsnog resterende schade aan natuur en landschap ter plaatse.

CUP bij Valburg

Er bestaat nog geen duidelijk beeld van de geluidemissie van het CUP¹¹] (equivalente geluidniveaus en pieken). De berekende 50 dB(A)-contour zal daarom wellicht veel ruimer liggen en meer woningen omvatten.

Medio juni jl. is een nieuwe m.e.r. van start gegaan ten behoeve van de besluitvorming over het Multimodaal Transportcentrum bij Valburg.

- De Commissie beveelt aan de mate van geluidhinder ten gevolge van het CUP nader te preciseren.

8 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 143 e.a.

9 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 295.

10 Bijvoorbeeld als 'groene dijk'.

11 Zie Akoestische toetsing Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute, tracédelen Gelderland; Witteveen+Bos, 1996.

- De Commissie beveelt aan de mate van geluidhinder ten gevolge van het CUP nader te preciseren.

PAMER Pannerdensch kanaal

Volgens een aantal inspraakreacties blijft een veel langere tunnel de beste oplossing. Maar ook bij een meer bescheiden verlenging of verlegging van de geplande tunnel onder het Pannerdensch kanaal is volgens de Commissie nog milieuwinst te behalen. De doorsnijdingen van de noordwestpunt van de Rijnstrangen nabij Klein Kandia en de toegang nabij Boerenhoek zouden volgens de Commissie daarbij centraal moeten staan.

Boerenhoek

De leefbaarheid van Boerenhoek tijdens de bouw en het gebruik van de Betuweroute blijft in het geding, nog afgezien van de eventuele doortrekking van de A15 (zie separaat toetsingsadvies¹²).

- De Commissie adviseert een verdere opschuiving van het tracé naar het noorden in beschouwing te nemen waarbij de mogelijkheden die de bandbreedte biedt maximaal worden benut; dit al dan niet in combinatie met een (kleine) verlegging van de tunnelingang.

Gelderse Poort

Bij het (principe-) besluit om het Pannerdensch Kanaal met een tunnel te kruisen, is tevens de randvoorwaarde gesteld dat de geluidbelasting in het Rijnstrangengebied ten hoogste zo groot mag worden als in het VOTB beschreven. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de bijzonderheden van dit natuur- en stiltegebied en kan dan ook geen sprake zijn van een formele gebiedsspecifieke normstelling (zie tweede aanvulling op het MER, pagina 6). In feite is de werkelijke omvang van de aantasting van de stiltegebieden Oude Rijnstrangen nog steeds niet bekend en moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van een grotere aantasting dan het MER (inclusief aanvullingen) en het OTB suggereren.

Gedurende de gehele procedure van de Betuweroute zijn successievelijk wel allerlei deelonderzoeken verricht naar wel of niet ondertunneling tussen de winterdijken. Tevens zijn diverse uitvoeringsvarianten voor het tracédeel tussen de Kandiadijk en Groessen/Zevenaar bekeken. In feite ontbreekt nu echter nog steeds een integraal overzicht van de relatie tussen de integrale uitvoeringsvarianten en het daarmee veroorzaakte permanente verlies aan stiltegebieden. Met de tunnel onder het kanaal wordt immers binnendijs het verlies aan stiltegebied slechts enigszins beperkt. Dit is des te meer het geval indien de (rust)verstoring van de betreffende stiltegebieden (annex natuurgebieden) vanuit het spoorlijngedeelte Zevenaar-Duitse grens er bij wordt betrokken. Waar mogelijk zou daarbij ook nog rekening moeten worden gehouden met de (inhoudelijke) samenhang met andere te ontwikkelen infrastructuurprojecten, waarvoor de Integrale Verkenningstudie Infrastructuur Liemers (IVIL) is opgezet.

12 Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport A15, gedeelte Ressen-A12 d.d. 20 juni 1996.

In de voorliggende stukken had dan ook een systematisch overzicht van mogelijk te treffen mitigerende maatregelen (zoals een M-baan), de kosten en de milieubaten daarvan niet mogen ontbreken, zodat een duidelijk zicht zou zijn geboden op een reeël haalbaar (optimaal) meest milieuvriendelijk alternatief binnen de resterende (beleids) ruimte. Veel van de informatie nodig voor zo'n integraal beeld is reeds voorhanden.

Zo'n nadere analyse is wel uitgevoerd ten behoeve van de trajectnota/MER voor de eventuele doortrekking van de A15, gedeelte Ressen-A12. Daaruit blijkt (zie trajectnota, tabel 7.1, pagina 147), dat door de Betuweroute (volgens de recente ontwerpen met tunnel onder het Pannerdensch kanaal) 120 hectare stiltegebied binnen de 40 dB(A) dagwaardecontour^{13]} verloren gaat en dat met een luifelconstructie voor de (gebundelde) A15 het totale verlies kan worden teruggebracht van 290 tot 140 hectare.

- De Commissie adviseert een nadere studie te verrichten naar optimale maatregelen om het verlies aan de stiltegebieden Weide Oude Rijnstrangen zoveel mogelijk te beperken.

Ook ontbreekt een duidelijk overzicht van de samenhangende gevolgen voor de natuur en het landschap van de binnendijs gelegen delen van de Gelderse Poort/Rijnstrangengebied. Het gaat daarbij niet alleen om invloeden op de huidige waarden maar ook om de ruimte voor potentiële natuurontwikkelingen in de toekomst. De barrièrewerking voor doelsoorten amfibieën en verstoring-zones van weide-, moeras- en bosvogels worden met een voornamelijk buitendijs gelegen tunnel niet geheel opgeheven. Van de op kaart gezette faunapassages is bovendien niet altijd duidelijk voor welke organismen ze bedoeld zijn. Dit maakt het lastig na te gaan in hoeverre de aanwezige populaties met de passages adequaat worden geholpen. Ook hier geldt dat veel van de informatie nodig voor een integraal beeld reeds voorhanden is.

Tenslotte acht de Commissie het wenselijk dat, in verband met de milieugevolgen tijdens de bouw van de tunnel en de toe- en afritten, naast de aspecten van de uitvoering van een 'afgezonken' tunnel ook die van een 'geboorde' tunnel^{14]} onder het Pannerdensch Kanaal worden betrokken en de tijdelijke ruimtelijke gevolgen daarvan op kaarten worden gepresenteerd.

- De Commissie beveelt aan in het verdere ontwerpproces - binnen de ruimte die in de reeds doorlopen besluitvorming is bepaald - aan een integrale aanpak vast te houden waarbij de mogelijkheden om de schade aan de stiltegebieden en de ecologische waarden te verzachten maximaal worden benut. Daarbij zou de akoestische inpassing in samenhang met de landschappelijke inpassing moeten worden gezien. Ook zou in de OTB-fase van de partiële herziening van de PKB voor nog resterende schade aan natuur en landschap een volwaardig compensatieplan moeten worden ontwikkeld conform de "Uitwerking compensatiebeginsel SGR" van oktober 1995.

13 Indien van de gebruikelijke etmaalwaardecontour zou worden uitgegaan, is dit verlies aan stiltegebied groter. Hoeveel blijft onduidelijk in het MER.

14 Zoals (kort) beschreven in het PAMER Pannerdensch Kanaal op pagina 7, 8.

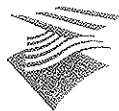
BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over de aanvullingen op
het milieu-effectrapport Betuweroute
behorend bij het ontwerp-tracébesluit en bij de
partiële herzieningen van de PKB Betuweroute
ten aanzien van de kruising Vaanplein,
Giessen en Pannerdensch Kanaal

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE I

Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 februari 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de
Commissie voor de milieu-
effectrapportage
ir. P. van Duursen
A. v. Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Indien van:	1 maart '96
nummer:	384-96
telefoon:	330-662
Kopie naar:	Sf/Sc/bib/pres

Contactpersoon
drs. P. Dronkert
Datum
29 februari 1996
Oms kenmerk
DGV/PDBR/V-621605
Onderwerp
Betuweroute

Doorkiesnummer
351 6213
Bijlage(n)
diversen
Uw kenmerk

Geachte voorzitter,

Mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer bied ik u hierbij aan:

1. het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute,
2. de akoestische rapporten,
3. de aanvulling op het MER Betuweroute (een herdruk van het stuk uit mei 1994),
4. de tweede aanvulling op het MER Betuweroute,
5. de rapporten met de beantwoording van de inspraakreacties op het Voorontwerp-Tracébesluit Betuweroute,
6. deel 1 van de partiële herziening van de pkb Betuweroute,
7. drie planbeschrijvingen en aanvullingen op het MER Betuweroute behorende bij deel 1 van de herziening,
8. de trajectnota/MER Kortsluitroute.

Ik verzoek u in ieder geval een toetsingsadvies uit te brengen over de stukken onder de nummers 7 en 8.

Bovengenoemde stukken liggen van 4 maart tot 29 april 1996 voor alle betrokkenen ter inzage bij alle bij de Betuweroute betrokken overheidsinstanties. Binnen deze termijn kunnen alle particulieren hun zienswijze op de stukken kenbaar maken bij het Inspraakpunt Betuweroute. Dit Inspraakpunt zal de binnenkomende reacties onder meer toezenden aan de gemeente- en provinciebesturen op wiens grondgebied de reactie betrekking heeft. De betrokken overheidsin-

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Sezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070-3516213
Telefax 070-3517813



stanties dienen hun reactie op de stukken vóór 24 mei 1996 schriftelijk bij mij kenbaar te hebben gemaakt.

Met het Inspraakpunt Betuweroute is afgesproken, dat de reacties van particulieren op de relevante stukken naar uw Commissie gezonden zullen worden opdat uw Commissie deze reacties bij de voorbereiding van de toetsingsadviezen in de overwegingen kan meenemen. Ik zal er voor zorgdragen dat uw Commissie eveneens tijdig kan beschikken over de reacties van de betrokken overheidsinstanties.

De aanleiding

Op 29 juni 1995 is de Tweede Kamer, na het aanvaarden van enkele moties, accoord gegaan met het kabinetsstandpunt over de Betuweroute van 21 april 1995. Dit kabinetsstandpunt was geformuleerd naar aanleiding van het verschijnen van het rapport van de Commissie Hermans en de inspraakreacties op het in mei 1994 uitgebrachte Voorontwerp-Tracébesluit (VTB) Betuweroute. Dit laatste resulteerde in enkele intensieve overleggronden met de bestuurders van de betrokken overheidsinstanties.

In het kabinetsstandpunt was voor een geraamd bedrag van f 820 mln. aan planaanpassingen opgenomen. Dit waren aanpassingen ten opzichte van het VTB. De belangrijkste wijziging die de Tweede Kamer doorvoerde in het pakket planaanpassingen dat was opgenomen in het kabinetsstandpunt, was het vervangen van de brugverbinding over het Pannerdensch Kanaal door een tunnel. Door het schrappen van een aantal maatregelen op het vlak van de inpassing van de Betuweroute en doordat de provincie Gelderland zich bereid verklaarde om een financiële bijdrage van f 17 mln. te verlenen, kon ook deze planaanpassing binnen het bedrag van f 820 mln. opgenomen worden.

1. Het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute

Met uitzondering van de tunnels onder de Giessen en het Pannerdensch Kanaal, waarvoor eerst een wijziging van de pkb Betuweroute noodzakelijk is, zijn alle in het kabinetsstandpunt opgenomen planaanpassingen in overleg met de betrokken gemeenten uitgewerkt tot op het niveau van het bestemmingsplan. Na een aanvankelijk aarzelende start van het overleg met de gemeenten, kan achteraf gesproken worden van een zeer bevredigend intensief en coöperatief overleg tussen de vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS-Railinfrabeheer. Gesteld kan worden dat dit overleg met alle gemeenten



naar tevredenheid is afgerond.

De verwerking van de reacties op het VTB en het overleg over de uitwerking van het tracé van de Betuweroute heeft geleid tot het bijgaande Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Het OTB heeft hetzelfde detailniveau als het eerder genoemde VTB. In tegenstelling tot het VTB heeft het OTB een in de Tracéwet vastgelegde status. Het OTB is de laatste stap voordat het Tracébesluit wordt genomen. Het Tracébesluit (TB) is het bindende besluit dat door de gemeenten overgenomen dient te worden in de betreffende bestemmingsplannen. Het TB dient volgens de Tracéwet overeenkomstig het OTB te worden vastgesteld.

In de communicatie rond de ter inzage legging van de stukken is duidelijk gemaakt dat de status van de reacties op het OTB niet dezelfde is als de inspraak op het VTB. Alleen zwaarwegende argumenten die nog niet eerder in de overwegingen zijn meegenomen, zullen kunnen leiden tot aanpassing van het OTB. Dit is zo gesteld, omdat de Tracéwet vereist dat het TB overeenkomstig het OTB wordt vastgesteld. Bovendien hebben alle betrokkenen reeds een reactie kunnen geven op het VTB. Het OTB bevat onder meer het resultaat van een afweging naar aanleiding van deze inspraakreacties.

Innoverende bouwtechnieken

Over de mogelijkheid tot het toepassen van innoverende uitvoeringstechnieken bij de uiteindelijke aanleg van de Betuweroute, meld ik u nog het volgende. Het (Ontwerp-) Tracébesluit is gebaseerd op het ontwerp voor de Betuweroute zoals dat door NS-Railinfrabeheer is vervaardigd in overleg met de betrokken gemeenten en provincies. Het staat bedrijven die geïnteresseerd zijn in het aanleggen van (een deel van) de spoorlijn uiteraard vrij hun vindingrijkheid aan te wenden om in de aanbestedingsfase varianten op het ontwerp van NS-RIB aan te bieden. Om het bedrijfsleven in de gelegenheid te stellen maximale vindingrijkheid te ontplooiën zal het aanlegwerk voor de Betuweroute in grote tracélengten worden aanbesteed.

Een nieuw ontwerp dat kan worden uitgevoerd binnen de in de bepalingen van het (O)TB opgenomen marges, zal met name worden beoordeeld op kosten. Indien dit ontwerp concurrerend qua prijs is, zullen andere aspecten als bouwtijd, omgevingsaspecten, exploitatie e.d. worden beoordeeld. Nieuwe ontwerpen die buiten de genoemde marges vallen, en waarvoor dus een wijzigingsprocedure in gang moet worden gezet, zullen tevens worden beoordeeld op vertragsaspecten.



ten als bouwrente.

De Minister van Verkeer en Waterstaat zal uiteindelijk een besluit nemen naar aanleiding van de vergelijking tussen een aangeboden nieuw ontwerp en het oorspronkelijke plan. Ter voorbereiding van een dergelijke beslissing zal onder meer advies worden gevraagd aan de betrokken gemeentebesturen.

Reacties op het OTB

Aan de betrokken gemeente- en provinciebesturen wordt ten aanzien van het OTB gevraagd of zij planologische medewerking willen verlenen aan het tracé, als dat overeenkomstig het OTB zal worden vastgesteld. Gelet op de uitkomsten van het overleg dat ter voorbereiding van het opstellen van het OTB is gevoerd, ga ik er van uit dat de betrokken gemeenten en provincies aangeven planologische medewerking te verlenen. Als zij onverhoopt in hun reactie te kennen geven dat zij dit -om welke redenen dan ook- weigeren, zal de Minister van VROM, ingevolge het bepaalde in de Tracéwet, deze gemeente(n) en/of provincie(s) bij het uitbrengen van het Tracébesluit een aanwijzing geven om het daarin vastgelegde tracé in hun bestemmingsplan(nen) en/of streekplan(nen) op te nemen.

Vervolgprocedure

Het Tracébesluit, zal volgens de huidige planning eind augustus/begin september van dit jaar worden uitgebracht. Daarbij wordt er van uitgegaan, dat de reacties op het OTB geen aanleiding geven om een gewijzigd Ontwerp-Tracébesluit uit te brengen.

2. De akoestische rapporten

In het OTB is per gemeente een tabel opgenomen waarin is aangegeven welke hogere geluidwaarden (ingevolge het Besluit Geluidhinder Spoorwegen) er volgens het plan dienen te worden aangevraagd. De akoestische rapporten geven de onderbouwing voor iedere afzonderlijke hogere waarde (of voor clusters daarvan). Aan de provincies en de gemeente Rotterdam (als bevoegd gezag voor het vaststellen van hogere waarden op hun grondgebied) wordt gevraagd of zij in hun reactie op het OTB willen aangeven of zij deze hogere waarden zullen vaststellen als daartoe te zijner tijd een verzoek ingevolge het Besluit Geluidhinder Spoorwegen wordt gedaan. Aangegeven wordt dat indien zij hiertoe niet de bereidheid verklaren, de Minister van VROM deze hogere waar-



den zelf vast zal stellen.

3. De aanvulling op het MER Betuweroute

Bij het VTB was tevens gevoegd een aanvulling op het MER Betuweroute. In deze aanvulling op het MER zijn de effecten op enkele voor het opstellen van het VTB relevante milieuaspecten nader uitgewerkt. Hiertoe was door uw Commissie verzocht in haar toetsingsadvies over het MER Betuweroute. Omdat het OTB, net als het VTB, onder meer op deze milieuinformatie gebaseerd is, ligt de aanvulling op het MER bij het OTB nogmaals ter inzage. Uw Commissie heeft in november 1994 reeds een toetsingsadvies over de aanvulling op het MER Betuweroute uitgebracht.

4. De tweede aanvulling op het MER Betuweroute

De tweede aanvulling op het MER Betuweroute bevat een klein aantal zaken waarvan uw Commissie in haar toetsingsadvies op de aanvulling op het MER Betuweroute vond dat zij bij het opstellen van het OTB nog een nadere uitwerking behoeft.

5. De rapporten met de beantwoording van de inspraakreacties op het Voorontwerp-Tracébesluit Betuweroute

In deze rapporten wordt van regeringszijde respons gegeven op de reacties die na de ter inzage legging van het VTB van mei 1994 zijn ontvangen.

6. Deel 1 van de partiële herziening van de pkb Betuweroute

De partiële herziening van de pkb Betuweroute heeft als doel het op een drietal plaatsen op het tracé van de Betuweroute vergroten van de verticale bandbreedte, zoals die in de pkb Betuweroute is opgenomen. De bandbreedtes vormen de uiterste grenzen waarbinnen het uiteindelijke tracé moet worden gerealiseerd. Het vergroten van de bandbreedte is nodig om een drietal tracéwijzigingen door te voeren, die niet binnen de oorspronkelijke bandbreedte passen. Het betreft:

- de passage van het riviertje de Giessen, met als doel de aanleg van een tunnel;
- de passage van het Pannerdensch Kanaal, met eveneens als doel het aanleggen van een tunnel, en
- de passage van het Vaanplein, een knooppunt van autosnelwegen ten zuiden van Rotterdam, met als doel het tracé van de Betuweroute op maaiveld aan te leggen, waar-



voor een beperkte aanpassing van het verkeersknooppunt nodig is.

Omdat voor bovengenoemde tracédelen eerst een herzieningsprocedure moet worden doorlopen, heeft het OTB Betuweroute hier geen betrekking op. Het OTB kent aldus een drietal 'witte vlekken'.

De ondertunneling van de Giessen en het Pannerdensch Kanaal maakten onderdeel uit van het pakket planaanpassingen waarmee de Tweede Kamer op 29 juni 1995 heeft ingestemd.

Tijdens de uitwerking van het tracé bij de passage van het Vaanplein werd duidelijk dat hier, met een beperkte aanpassing van het verkeersplein die vooruitloopt op een algehele reconstructie, een functioneel beter ontwerp voor de Betuweroute mogelijk is, waarvoor evenwel een wijziging van de bandbreedte uit de pkb Betuweroute noodzakelijk is. Voor een uitgebreider beschrijving van de drie tracéwijzigingen verwijs ik u naar de Nota van Toelichting die is opgenomen in deel 1 van de herziening.

Deel 1 van de partiële herziening van de pkb Betuweroute bevat het voornemen van de regering om op de drie genoemde plaatsen voor een andere tracering te kiezen dan de pkb Betuweroute mogelijk maakt. Deel 1 is bedoeld om van alle betrokkenen te vernemen wat men denkt van dit voornemen. Over deel 1 zal dan ook inspraak mogelijk zijn, zal overleg worden gevoerd met de betrokken bestuursorganen, en worden adviezen ingewonnen van onder meer uw Commissie. Alle reacties op deel 1 zullen worden gebundeld -van de inspraak wordt een hoofdlijnenrapport gemaakt- in deel 2 van de herziening.

Vervolprocedure

Op basis van deel 1 en alle reacties hierop zal het kabinet rond de zomer van dit jaar een kabinetsstandpunt (deel 3 van de herziening) uitbrengen. Dit kabinetsstandpunt zal ter goedkeuring worden aangeboden aan het Parlement. Nadat het Parlement haar goedkeuring heeft gegeven zal voor de drie tracédelen een OTB -en aansluitend een TB- worden opgesteld.

7. De drie planbeschrijvingen en aanvullingen op het MER Betuweroute

Voor elk tracédeel dat is opgenomen in de partiële herziening is een Planbeschrijving en Aanvulling op het MER



Betuweroute (afgekort: PAMER) vervaardigd. Deze PAMER's vormen de onderliggende stukken voor de herziening, op dezelfde wijze als de Projectnota/MER Betuweroute (uit 1992) het onderliggende stuk vormt voor de pkb Betuweroute. De conclusie uit de PAMER's is voor de regering aanleiding geweest het voornemen voor de partiële herziening van de pkb Betuweroute uit te brengen.

Advies over de MER's

Bij het verzamelen van de informatie voor het MER-deel van de PAMER's is gebruik gemaakt van de richtlijnen voor het opstellen van het MER Betuweroute, welke op 14 mei 1991 zijn vastgesteld.

Mede gelet op de reactietermijn voor de betrokken overheidsinstanties verzoek ik uw Commissie ingevolge artikel 7.26 lid 1 van de Wet Milieubeheer om uiterlijk 28 juni 1996 een toetsingsadvies over de bij deel 1 van de partiële herziening van de pkb Betuweroute behorende MER's uit te brengen.

8. De trajectnota/MER Kortsluitroute

De Kortsluitroute is een by-pass van de Betuweroute ten zuiden van Rotterdam, die de Betuweroute een directe aansluiting geeft op de sporen naar en van de Maasvlakte, zonder dat daarbij het emplacement Waalhaven-zuid hoeft te worden aangedaan. Het voorstel om te komen tot een dergelijke Kortsluitroute, waarmee een beperking van de hinder voor de bebouwde omgeving van Rotterdam-zuid en een verbetering van het logistieke proces en de exploitatie van de Betuweroute gerealiseerd kan worden, kwam voort uit de inspraak op deel 1 van de pkb Betuweroute.

Tijdens de behandeling van deel 3 van de pkb heeft de Tweede Kamer in december 1993 een motie aangenomen, waarin de regering verzocht werd de Kortsluitroute in de plannen op te nemen. De regering heeft deze motie overgenomen. Omdat dit stuk spoor van ca. 4 km. lengte niet in de Projectnota/MER Betuweroute was meegenomen, diende eerst een afzonderlijke Tracéwetprocedure te worden gevolgd. De eerste stap hierin, het uitbrengen van de startnotitie, is in juni 1994 gezet.

In de trajectnota/MER Kortsluitroute is de uitkomst beschreven van een studie naar en een vergelijking van de effecten van een aantal mogelijke tracé-alternatieven en -varianten. Over de trajectnota/MER is inspraak mogelijk. De betrokken bestuursorganen dienen in hun reactie op de



DGV/EDBR/V-620590

trajectnota/MER in ieder geval met redenen omkleed aan te geven:

- a. welke van de in de trajectnota/MER beschreven tracé-alternatieven en -varianten volgens hen passen in hun ruimtelijke beleid;
- b. welke van die tracé-alternatieven en -varianten volgens hen de voorkeur verdient; en
- c. of zij tegen één of meerdere tracé-alternatieven en/of -varianten bedenkingen hebben en zo ja, welke dit zijn.

Advies over het MER Kortsluitroute

Bij het opstellen van het MER voor de Kortsluitroute is gebruik gemaakt van de richtlijnen voor het opstellen van dit MER welke op 18 juli 1995 door het bevoegd gezag zijn vastgesteld.

Mede gelet op de reactietermijn voor de betrokken overheidsinstanties verzoek ik uw Commissie ingevolge artikel 7.26 lid 1 van de Wet Milieubeheer om uiterlijk 28 juni 1996 een toetsingsadvies over het MER voor de Kortsluitroute uit te brengen.

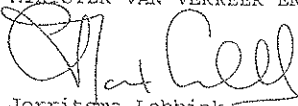
Vervolprocedure

Op basis van de trajectnota/MER, de binnengekomen reacties, de diverse adviezen, onder meer van uw Commissie, en het verslag van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI), zal ik in overleg met mijn ambtgenote van VROM een standpunt bepalen over de vraag of de Kortsluitroute moet worden aangelegd, en zo ja, welk tracé dient te worden uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit. Dit standpunt, zal bekend worden gemaakt aan de betrokken bestuursorganen en aan het Parlement.

Ik vertrouw er op dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT


A. Jorritsma-Lebbink

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de tweede aanvulling op het milieu-effectrapport in Staatscourant nr. 44 d.d. 1 maart 1996



In de periode van 4 maart tot 29 april 1996 ligt een aantal documenten rond het project Betuweroute ter inzage. In deze periode kunt u op deze documenten reageren.

De Betuweroute is een goederenlijn van ongeveer 160 kilometer lang, die de Rotterdamse haven rechtstreeks verbindt met Duitsland. De Betuweroute wordt de ruggraat van het goederenvervoer per spoor binnen Nederland en de belangrijkste verbinding met Duitsland en verder. De aanleg van de Betuweroute past in het regeeringsbeleid voor milieu, ruimtelijke ordening en infrastructuur.

Wat is er allemaal gebeurd?

In april 1994 is de regering definitief akkoord gegaan met de aanleg van de Betuweroute. De verdere uitwerking vond plaats in het zogenaamde Voorontwerp Tracébesluit Betuweroute (VTB), dat in juni/juli 1994 in de inspraak is gebracht. Mede naar aanleiding van de toen ontvangen inspraakreacties besloot het kabinet in april 1995 in totaal 820 miljoen gulden extra uit te trekken voor aanpassingen. Die aanpassingen zijn nu verwerkt in het Ontwerp Tracébesluit Betuweroute.

Het gaat niet alleen om het Ontwerp Tracébesluit

Het Ontwerp Tracébesluit Betuweroute is niet het enige document waarop u kunt reageren. Vanaf 4 maart tot 29 april 1996 kunt u uw mening geven over de volgende stukken.

Ontwerp Tracébesluit Betuweroute (OTB)
In het OTB wordt nauwkeurig beschreven hoe het tracé van de Betuweroute loopt. Per gemeente is aangegeven hoe het plan is aangepast ten opzichte van het VTB. Tegelijk met het OTB verschijnen rapporten waarin lokale afzonderlijke inspraakreactie op het VTB is terug te vinden en is aangegeven hoe die reactie in het OTB is verwerkt. Omdat het OTB voor een belangrijk deel het resultaat is van de inspraak op het VTB, is verandering van het OTB alleen nog mogelijk als zwaarwegende argumenten worden ingebracht.

Tweede aanvulling MER
In het Milieu Effect Rapport (MER) worden de effecten beschreven die een bepaald plan op het milieu heeft. Voor de Betuweroute zijn die effecten beschreven in de Project/MER Betuweroute (1992) en in de Aanvulling op het MER (1994). Om tot goede besluitvorming te komen, was het wenselijk nog enkele punten verder uit te werken. Dit is gebeurd in de Tweede Aanvulling ophet MER.

Ontwerp-voorzieningen hogere waarden geluidbelasting
In het Besluit Geluidhinder Spoorwegen is voor de Betuweroute een voorskriftwaarde van 57 dB(A) vastgesteld. Dit betekent dat 'geluidgevoelige objecten', zoals woningen, in beginsel geen hogere geluidbelasting mogen ondervinden dan 57 dB(A). In situaties waarin dat niet lukt, kan - onder voorwaarden - een onthoofding van de voorkeurswaarde worden verleend tot een maximum van 70 dB(A). In het OTB kunt u terugvinden voor welke objecten dit geldt. Het onderzoek naar de geluidaspecten is - per gemeente - vastgelegd in een akoestisch rapport.

Planbeschrijving Zevenaar-oost/Duitse grens
Ten oosten van Zevenaar gaat de Betuweroute over in de bestaande spoorlijn van Arnhem naar Emmenrich. Dit stuk spoorlijn (ongeveer twee kilometer lang) moet aangepast worden, met name op het gebied van overwegen en geluidbelasting. Deze aanpassingen zijn opgenomen in de Planbeschrijving Zevenaar-oost/Duitse grens.

Tracé/MER Kortsluibroute
De Kortsluibroute is een nieuw aan te leggen spoorverbinding tussen de bestaande Havenspoorlijn en de verlegde Havenspoorlijn ten zuiden van Rotterdam. Deze spoorlijn ontlast het ringerterreel Waalhaven-zuid en het tracé langs de Rotterdamse woonwijk Pendrecht van treinen, die niet op het ringerterrein haven te zijn. In de Tracé/MER zijn de diverse ontwikkelde alternatieven en hun effecten beschreven.

Inspraak Betuweroute

Partiële herziening PKB Betuweroute
Naar aanleiding van het recente Kabinetstadsplanpunt over het project Betuweroute (april 1995) en de behandeling hiervan in de Tweede Kamer bleek een aantal aanpassingen van het oorspronkelijk ontwerp buiten de breedte van de PKB Betuweroute te vallen. Om deze aanpassingen te kunnen realiseren is een gedeeltelijke herziening van de PKB noodzakelijk. In deze herziening gaat het om de kruising met het Kareldeersch kanaal, met het nortje de Giessen en met het Vaanplein (een verkeersknooppunt ten zuiden van Rotterdam).

Waar liggen de stukken ter inzage?

Alle bovengenoemde stukken liggen vanaf 4 maart tot 29 april 1996 gedurende de gebruikelijke openingstijden ter inzage op de daarvoor gebruikelijke plaatsen in:

- de gemeentehuizen of stadskantoren van Alblasserdam, Barendrecht, Bemmel, Buren, Dordrecht, Duiven, Echteld, Eist, Giessemlaan, Giessemlaan, Gorinchem, Graafstroom, Handwoude-Giessemlaan, Heerjansdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Ketteren, Lienden, Lingewaai, Neerijnen, Papendrecht, Ridderkerk, Rijnwaarden, Rotterdam (en de stadsdelen IJsselmonde en Charlois), Slidrecht, Tiel, Valburg, Zevenaar en Zwijndrecht;
- de inhoudfiling van de openbare bibliotheek in bovengenoemde gemeenten;
- het provinciehuis van Zuid-Holland in Den Haag en het provinciehuis van Gelderland in Arnhem;
- de kantoren van het Hoogheemraadschap Afblasserwaard en de Vijfheerenlanden in Gorinchem, het Polderdistrict Betuwe in Eist, het Waterschap van de Linde in Geldermalsen, het Polderdistrict Rijn en IJssel in Zevenaar, het Polderdistrict Tiel- en Culemborgwaard in Geldermalsen, het Waterschap IJsselmonde in Barendrecht, het Zuiveringschap Oost-Gelderland in Doetinchem, het Zuiveringschap Rivierland in Tiel, het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde in Barendrecht;
- het kantoor van Rijkswaterstaat, de directie Oost-Nederland in Arnhem en dat van de directie Zuid-Holland in Rotterdam;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (beide in Den Haag).

Informatiemarkten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van het Ontwerp Tracébesluit, de (Tweede) aanvulling MER, de Ontwerp-voorzieningen hogere waarden geluidbelasting, de Planbeschrijving Zevenaar-oost/Duitse grens, de Tracé/MER Kortsluibroute en de Partiële herziening PKB Betuweroute worden tussen 11 en 26 maart 1996 informatiemarkten georganiseerd. Deskundigen staan tussen 16.00 uur en 21.00 uur klaar om uw vragen te beantwoorden.

Date en locaties

- 11 maart: Giessemlaan
Dorpshuis De Til, Breesstraat 1
Tiel
- 12 maart: Theater De Agnietenhof, St. Agnietenstraat 2
Dordrecht
- 13 maart: Restaurant De Engel, Wealbandijk 102
Papendrecht
- 14 maart: Hotel Mercure, Lange Tiendweg 2
Meerlen
- 14 maart: Dorpsshuis Meteren, Achtersteeg 17
Rotterdam
- 15 maart: 't Slag, Sandelingplein 20
Kerk-Avezaath
- 15 maart: Dorpsshuis Avezaath, Daver 46
Barendrecht
- 16 maart: Cultureel Centrum 't Kruispunt, Middenbaan 111
Bemmel
- 16 maart: 't Wapen van Bemmel, Dorpsstraat 52
Goessemlaan
- 17 maart: Zalencomplex Giesing, Dorpsstraat 29
Zwijndrecht
- 18 maart: De Vonkenberg, Steeg van Zwijndrechtstraat 2
Zevenaar
- 20 maart: Slidrecht
Theater De Bonkekar, Scheldelaan 1
Zevenaar
- De Griethoe Poort, Oude Doersburgseweg 24

- 21 maart: Hendrik-Ido-Ambacht
Dorpshuis De Schouf, Graaf Willemlaan 29
Echteld
- 21 maart: Het Wapen van Balveren, Voorstraat 8
Heerjansdam
- 25 maart: Het Dorpsshuis, Dorpsplein 1
Valburg
- 26 maart: Café Zaal Centraal, Tielstraat 55
Gorinchem
- Gemeentehuis, Stadsplein 1
Eist
- Café Restaurant De Vereniging, Dorpsstraat 23

Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel schriftelijk als mondeling uw opmerkingen over de genoemde documenten kenbaar maken. Uw schriftelijke reactie kunt u tot 29 april 1996 zenden aan:
Inspraakpunt Betuweroute
Kortsluibroute
2515 EA Dordrecht

Indien u dat wilt kunt u verzoeken om een vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Uw mondelinge reactie kunt u kenbaar maken tijdens een openbare hoorzitting. Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht dit vóór 6 april 1996 schriftelijk aan het Inspraakpunt Betuweroute kenbaar te maken. De hoorzittingen worden gehouden op:

- 15 april: Rotterdam
't Slag, Sandelingplein 20
- 16 april: Gorinchem
Theater De Nieuwe Oelen, Haarstraat 64
- 17 april: Barendrecht
Cultureel Centrum 't Kruispunt, Middenbaan 111
Tiel
- 17 april: Eestafé De Beurt, Korenbeursplein 2
- 18 april: Giessemlaan
Dorpshuis De Til, Breesstraat 1
- 22 april: Eist
Café Restaurant De Vereniging, Dorpsstraat 23
Zevenaar
- 23 april: De Griethoe Poort, Oude Doersburgseweg 24

Alle hoorzittingen beginnen om 19.30 uur (taal open) 19.00 uur.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Betuweroute bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere toe aan de minister van Verkeer en Waterstaat, de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, NS Rijnintraheer en de besturen van gemeenten en provincies in het betrokken gebied. Na 29 april kunt u de ontvanger reacties inspreken op de in deze advertentie genoemde ter inzageplaatsen.

Hoe verloopt de besluitvorming verder?

Elk van de hiervoor genoemde documenten kent een eigen vervolg op de besluitvormingsprocedure. In de gratis verkrijgbare brochure 'Inspraak Betuweroute' zijn deze procedures uitgebreid beschreven. Het is de verwachting dat de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer medio 1996 het Tracébesluit vaststellen. Tegen dit besluit staat beroep open bij de Raad van State, afdeling Bestuursrechtsspraak.

Nadere informatie en inspraakbrochure

Voor nadere informatie over de inhoud van de genoemde documenten en het aanvragen van voorlichtingsliteratuur kunt u de speciale, gratis informatielijn bellen. 06 - 022 80 00. Deze informatielijn is vanaf 4 maart tot en met 29 april tijdens kantooruren bereikbaar. In de brochure 'Inspraak Betuweroute' vindt u uitgebreide informatie over de inspraak. Tevens wordt vermeld hoe u de genoemde stukken kunt bestellen. Overgeens is de brochure ook verkrijgbaar op de informatiemarkten.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemers: de Minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM)

Bevoegd gezag: Ministers van V&W en VROM

Besluit: Planologische Kernbeslissing en tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: 2.1

Activiteit: Het voornemen betreft de mogelijke aanleg van een geheel nieuwe achterlandverbinding tussen het havengebied van Rotterdam en Duitsland voor het goederenvervoer per spoor van circa 115 km lang. Het tracé van de Betuweroute begint bij het emplacement Waalhaven-Zuid in Rotterdam en gaat via Barendrecht, het rangeeremplacement Kijfhoek, tussen Hendrik-Ido-Ambacht en Zwijndrecht door naar Papendrecht, richting Gorinchem – Tiel, naar het knooppunt Ressen (A15/A50) tussen Elst en Bemmelen. Er vindt zo veel mogelijk strakke bundeling met de bestaande A15 plaats. Na Bemmelen wordt volgens een geheel nieuw tracé het Pannerdensch Kanaal gekruist en het Rijnstrangengebied aan de rand doorsneden. Bij Zevenaar wordt aangetakt op de lijn Arnhem – Emmerich – Oberhausen. Op de locatie Elst/Valburg zal een containeruitwisselpunt worden ingericht. Het betreft een volledig dubbelsporig tracé, geschikt voor goederentreinen met een aslast van 22,5 ton en met de mogelijkheid om in het drukste uur circa 10 treinen per richting te verwerken met een maximale snelheid van 120 km per uur.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 11 januari 1991

richtlijnenadvies uitgebracht: 26 maart 1991

richtlijnen vastgesteld: 14 mei 1991

kennisgeving MER: 28 april 1992

toetsingsadvies uitgebracht: 10 december 1992

besluit genomen: 16 april 1992 (PKB deel 1), 18 mei 1993 (PKB deel 3), mei 1994 (PKB deel 4)

kennisgeving Aanvulling op het MER (A-MER), behorend bij voorontwerp-tracébesluit: 22 juni 1994

advies over het A-MER uitgebracht: 28 november 1994

kennisgeving Aanvullingen op het MER, behorende bij het ontwerp-tracébesluit en drie partiële herzieningen van de PKB (Vaanplein, Giessen, Pannerdensch Kanaal): 1 maart 1996

advies over de Aanvullingen op het MER, behorende bij het ontwerp-tracébesluit en drie partiële herzieningen van de PKB (Vaanplein, Giessen, Pannerdensch Kanaal): 25 juni 1996

Bijzonderheden: In haar toetsingsadvies van 10 december 1992 over dit project stelt de Commissie dat de strategische onderbouwing van de noodzaak van de Betuweroute (deel A) nog niet voldoende is. Er is nog een op zich zelf staande aanvullende macro- en bedrijfs-economische onderbouwing nodig. Voor het (eerst voorliggende) PKB-niveau wordt invulling en aanvulling gevraagd over:

- geluidhinder, in het bijzonder de normstelling in verband met de specifieke hinderbeleving van een dergelijke goederenspoorweg.
- strategische baanconcepten, zoals ondiepe bakconstructies en tunnels – inclusief geboorde tunnels – als alternatieven voor de kwetsbaarste delen van het tracé.
- de bijdrage door tunnels aan (hogere) externe veiligheid.

- een aantal specifieke hoofdknelpunten ten aanzien van woon- en leefmilieu (Pendrecht, Barendrecht-Noord, kruising de Giessen, Schelluinen, Gorinchem, Tiel, kruising Pannerdensch Kanaal en Zevenaar).
- natuur en landschap, met name de aantasting van het Rijnstrangengebied (en de stiltegebieden ter plaatse).
- een integrale aanpak van de tracékeuze Bemmelse – Pannerdensch Kanaal – Rijnstrangengebied – Zevenaar – Duitse grens samen met de eventuele verlenging van de A15 in dit gebied.

Behoudens deze tekortkomingen acht de Commissie het MER voor een keuze tot een globaal voorkeurs-tracé in het algemeen overigens van goede kwaliteit.

In PKB deel 3, het Kabinetsstandpunt, wordt ingegaan op bovenstaande punten. Een aantal aanvullende studies zijn verricht, zoals een onderzoek van het NIPG-TNO (over geluidhinder) en onderzoeken van Knight Wendling, McKinsey, Centraal Planbureau (macro- en bedrijfs-economisch belang).

In het toetsingsadvies wordt voor het nemen van een specifiek tracébesluit (de precieze ligging en inpassing) de verstrekte informatie nog op vele punten te summier geacht. De projectnota/MER voor het (ontwerp-)tracébesluit dient te worden aangevuld met informatie over geluid, trillingen, uitvoeringswijzen, externe veiligheid, woon- en leefmilieu, natuur en landschap en compensatie, bodem, innovatie baanconcepten en monitoring en evaluatie (zie bijlage 9 bij PKB deel 3) en een aantal locatiespecifieke milieuknelpunten.

Na de uitbrenging van het Kabinetsstandpunt (PKB deel 3) is de behandeling daarvan in de Tweede Kamer begonnen. Daar zijn aanvullende rapporten ingebracht over de noodzaak van deze nieuwe spoorweg en andere baanconcepten (geboorde tunnels, V-polder en dergelijke) dan een spoorbaan op maaiveld. De Tweede Kamer liet tevens een eigen onderzoek verrichten. De behandeling in de Tweede Kamer is op 6 december 1993 in een plenair debat afgerond.

Het aangepaste Kabinetsstandpunt (PKB deel 3a) is op 22 december 1993 goedgekeurd door de Tweede Kamer en op 12 april 1994 door de Eerste Kamer. Dit heeft geleid tot het door de Parlement goedgekeurde PKB deel 4 met een principebesluit over de aanleg. Tevens is in PKB deel 4 vastgelegd binnen welke 'bandbreedte' het tracé nader moest worden uitgewerkt in de volgende fase van het ontwerp-tracébesluit.

Voor de uitwerking van het tracé zijn nadere studies gedaan naar de milieu-effecten van de inpassing van dit tracé.

Op 1 juni 1994 is een voorontwerp-tracébesluit en een Aanvulling op het MER ter visie gelegd. Begin september 1994 is de lopende procedure tot nader bericht opgeschort. Op 20 oktober 1994 is een Commissie onder voorzitterschap van drs. L.M.L.H.A. Hermans geïnstalleerd die het PKB-besluit heroverweegt. De Commissie voor de m.e.r. werd wel verzocht advies uit te brengen over de Aanvulling op het MER. Dit advies is op 28 november 1994 uitgebracht. De Commissie maakt in dit advies opmerkingen over geluid- en trillingshinder, veiligheid, landschap en natuur en natuurcompensatie, alsmede bij de twee in de Aanvulling uitgewerkte knelpunten: de boog bij Hardinxveld-Giessendam en het Rijnstrangengebied. De gevraagde nadere informatie kan beschikbaar komen bij het ontwerp-tracébesluit.

Op het verzoek van de ministers een oordeel te geven over de toepassing van het instrument m.e.r. in de Tracéwet voor de Betuweroute heeft de Commissie geantwoord dat de bandbreedte in PKB deel 3 en 4 voor milieuknelpunten mogelijk nauwkeuriger was vastgesteld dan de detaillering en de beperkte aard (geen integraal beeld) van de bijbehorende milieu-informatie toeliet.

Voor toekomstige gevallen adviseert de Commissie een andere aanpak te overwegen. Volgens deze aanpak worden voor de essentiële milieuknelpunten in het in PKB deel 3 en 4 vastgelegde tracé vooralsnog ruimere grenzen en beperkingen geformuleerd. Pas na nader onderzoek voor het ontwerp-tracébesluit wordt vervolgens over de precieze ligging en inpassing ter plaatse van deze milieu-knelpunten beslist.

Daarnaast is geadviseerd de milieu-effecten van de doortrekking van A15 tussen Bommel en Zevenaar, naar verwachting gebundeld met de Betuweroute, samen met die van de Betuweroute integraal te benaderen.

Op 4 maart 1996 is een aantal nieuwe aanvullingen op het MER Betuweroute ter visie gelegd. Het betreft allereerst een tweede aanvulling op het MER Betuweroute die met name in gaat op de inhoud van het advies van november 1994 van de Commissie over de eerste aanvulling op het MER. Ten tweede gaat het om drie Planbeschrijvingen en aanvullingen op het MER Betuweroute, behorende bij drie partiële herzieningen van de PKB Betuweroute voor een drietal passages, te weten de kruising van het Vaanplein, de kruising van het riviertje de Giessen en de kruising van het Pannerdensch Kanaal. Daarnaast zijn ter visie gelegd het OTB Betuweroute, akoestische rapporten en de trajectnota/MER Kortsluitroute (separaat advies).

Volgens de Commissie bevat de tweede aanvulling op het MER, te zamen met het eerdere MER voor de PKB en de eerste aanvulling op het MER voor het voorontwerp-tracébesluit, voldoende informatie om het milieubelang in algemene zin (niet locatiespecifiek) een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over het te nemen tracébesluit.

De drie PAMER-en Vaanplein, de Giessen en Pannerdensch Kanaal bevatten de benodigde locatiespecifieke informatie om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming over deze drie partiële herzieningen van de PKB. Echter met name bij het PAMER Pannerdensch Kanaal, voor zover er relatie is met de akoestische en landschappelijke inpassing van de Betuweroute bij de stiltegebieden annex natuurgebieden van de Gelderse Poort/Rijnstrangengebied, heeft de Commissie nog opmerkingen.

De Commissie doet een aantal aanbevelingen ten aanzien van:

- een systematische uitwerking van compensatie conform de "Uitwerking Compensatiebeginsel SGR" van oktober 1995;
- het verder terugbrengen van het risico voor de omgeving door (rail)geleidingsconstructies;
- het groepsrisico voor weggebruikers op de A15;
- de locatiekeuze en vormgeving van de vele gronddepots, ook uit het perspectief van de weggebruikers;
- de (gefaseerde) plaatsing van geluidschermen;
- eventueel 'double stack' containervervoer;
- het evaluatieplan;
- de opzet van een milieumanagementsysteem.

Tenslotte beveelt de Commissie aan in het verdere ontwerpproces - binnen de resterende ruimte die in de reeds doorlopen besluitvorming is bepaald - met een integrale aanpak de mogelijkheden die zich blijven voordoen de Betuweroute milieuvriendelijker vorm te geven waar mogelijk maximaal te benutten. Daarbij wordt in het bijzonder aan de stiltegebieden en de ecologische waarden van de Gelderse Poort/het Rijnstrangengebied gedacht.

**Samenstelling van de werkgroep bij de toetsing van de Aanvullingen op het MER,
behorende bij het OTB en de drie partiële herzieningen van de PKB:**

prof.dr.ir. J.F. Agema

ir. P. van Duursen (voorzitter)

ir. W.J. Heijnen

drs. S.R.J. Jansen

prof.ir. J.L. de Kroes

prof.mr. C. Lambers

ir. E.Ph.J. de Ruiter

ir. M.B. Schöne

De werkgroep is adviserend bijgestaan door ing. R. Houben.

Secretaris van de werkgroep:

ir. R.I. Seijffers, bijgestaan door drs. M. van Eck

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties

1	Familie A. Timmer, Andelst	46	Familie Kleinpenning, Zevenaar
2	Familie F. Hulshof, Herveld	47	Stichting Rechtsbijstand (inzake C. Bos), Tilburg
3	W. van Soest, Ochten		
4	prof. dr J. de Boer, Amsterdam	48	Familie G. van Dodewaard, Kerk-Avezaath
5	ir F.E. Houwink, Gorinchem	49	J. Vink, Tiel
6	dr W.P. van Drunen, Zetten	50	Socialistische Partij, Afdeling Zevenaar, Zevenaar
7	Familie J. den Ouden, Rhoon		
8	L.A. den Besten, Hardinxveld-Giessendam	51	L.M.G. van Baalen, Herwijnen
9	mw J.J.G. Hendriksen-Lintsen, Elst	52	mw R. van Soelen-van Maastricht, Kapel-Avezaath
10	L.A. van Maurik, Meteren		
11	mw I. den Toom, Giessen-Oudekerk	53	Hervormde Gemeente Rotterdam-Zuid, Rotterdam
12	J.R. Drost, Meteren		
13	Familie N.J. Maaswaai, Gorinchem	54	A. Maat, Sliedrecht
14	T. van Doorn, Schelluinen	55	A. Heinrich (24 handtekeningen), Dinslaken (BRD)
15	NV Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij, Den Haag	56	G. Duizer, Dalem
16	H.A. Termeer, Kapel-Avezaath	57	ing. M.J. Bezem, Rotterdam
17	J.D. Coenraads, Hardinxveld-Giessendam	58	Jongeneel cs Advocaten (inzake Roberts Holland BV), Sliedrecht
18	Familie de Jong, Gorinchem		
19	H.J.J. Hoppenreijts, Elst	59	WLTO Makelaardij BV (inzake Gebr. Van Os), Rijswijk
20	P. Kooren, Zwijndrecht		
21	L. Groenenboom, Rotterdam	60	W.F. Stokman, Groessen
22	Familie G.J. van den Lienden, Herveld	61	A.A. van Rijswijk, Gorinchem
23	mw E. van der Ent-de Munter, Oostvoorne	62	E.J. de Wolf, Meteren
24	D. de Bruijn, Herwijnen	63	WLTO Makelaardij BV (6 eensluitende reacties), Rijswijk
25	T. Redelijkheid, Sliedrecht		
26	A.J. Siefkes, Bommel	64	J. van der Veen, Delft
27	Mts. C. Kroes en C.R. Kroes-Kinkel, Herwijnen	65	A. van Houwelingen, Sliedrecht
28	A. Sterk (mede namens Historische Vereniging De Heerlijkheid Vuren en Stichting Vrienden van Oud Heukelum), Vuren	66	C. Goudzwaard, Andelst
29	Trenité Van Doorne Advocaten (inzake Autocar Rotterdam BV), Rotterdam	67	H.J. Hasselbach, Herveld
30	Trenité Van Doorne Advocaten (inzake Joh. Terlouw Holding BV, Joh. Terlouw Onroerend Goed BV en Terlouw Recycling BV), Rotterdam	68	Familie W.A.M. Peters, Elst
31	Bax & Van Herpt Advocaten (inzake Handelsmaatschappij G. Spronk & Zn BV), Doetinchem	69	Beheersmaatschappij D.B. Baris BV, Rotterdam
32	M.T.E. Vis, Herveld		
33	Stichting Rechtsbijstand (inzake J.J.W. Nas), Tilburg	70	dr J. Doornebal, Opheusden
34	J.L. Boeren, Schelluinen	71	Heidemij Advies BV (inzake mw J.M. van Donselaar), Arnhem
35	Holland Food Machinery BV, Tiel	72	Van Roosendaal BV, Sliedrecht
36	A.M. van Gent, Barendrecht	73	mw M.L.M. Eichhorn-Wegbrands en F. Bokhout, Zwijndrecht
37	WLTO Makelaardij BV (inzake G. van Peet), Rijswijk	74	Diepeveen Advocaten (inzake Koelbedrijf Van Soest BV), Rhenen
38	WLTO Makelaardij BV (inzake Fa Gebr. Van der Waal), Rijswijk	75	mw J. de Geus-Beets, Meteren
39	Stichting Rechtsbijstand (inzake P.A.A. van der Logt), Tilburg	76	Bots Van Ravenhorst Advocaten (inzake W. Florijn), Utrecht
40	ir J.A. Kruijt, Gorinchem	77	Mts. Hoppenreijts, Elst
41	H.J. Koets, Gorinchem	78	G.G. Hasselbach, Herveld
42	Mts. W. en A.J. de Groot, Gellicum	79	H.J.G.J. Hegeman, Bommel
43	Familie R. Zeller, Bommel	80	Familie W. Hoksbergen, Groessen
44	H. Wijlhuizen, Angeren	81	A.J.J.M. Rutjes en J.W. Roelofs, Bommel
45	J. de Hoop, Schelluinen	82	W. Reijers, Groessen
		83	Onttegeningsadviesbureau De Boer (inzake Intra Tennis BV), Baarn
		84	Familie N. den Braber, Geldermalsen
		85	mw A. van der Zande-Brabander, Zoelen
		86	L.H.J. Reijnen, Bommel
		87	T.M.A. Meijberg-Zegers, Ressen

88	Woningstichting Rozenburg, Rozenburg	135	H. Vroege, Schoonrewoerd
89	Vereniging Dorpsbelangen Ressen, Ressen	136	Familie M.A. Dijkstra, Elst
90	Familie C. Jansen, Elst	137	WLTO SEV (inzake Familie C. de Saegher), Rotterdam
91	Familie J.T.R. Bossmann, Babberich	138	WLTO SEV (inzake Familie W. van Wijngaarden), Rotterdam
92	B.A. Willemsen, Zevenaar	139	F.P.A.M. Bots, Elst
93	B. Slinger, Echteld	140	B.J. Degen en Th.J. Degen, Groessen
94	AccoN Accountants en Belastingadviseurs (inzake T. de Jongh), Velp	141	D. Janssen van Doorn, Zetten
95	AccoN Accountants en Belastingadviseurs (inzake L. en J.C. Dijkshoorn), Velp	142	Mts. Den Balvert, Groessen
96	Familie P. Maat, Hardinxveld -Giessendam	143	Bewonersvereniging Wester Hordijk Reyerwaardseweg Dordtsestraatweg (WHREDO), Barendrecht
97	A. Zijlmans, Hoogvliet	144	L. Verweyden, Groessen
98	H. van Mourik, Vuren	145	P. van Hal, Herveld
99	Actie Bewoners Angeren (4 eensluitende reacties), Angeren	146	Familie H.L. Hage, Valburg
100	Stadt Rees, Rees (BRD)	147	H.N. Monhemius, Kapel-Avezaath
101	Familie T. van der Wind, Maarssen	148	W.H. Jansen, Tiel
102	ir N.J. van de Braak, Dodewaard	149	P. Smits, Sliedrecht
103	DAS Rechtsbijstand (inzake J.H.F.L.M. Berendsen, Bikker PR BV, mw A. van Buuren-Strepel, J.J. Frederiks, A.M. Heijneman, J.H. Kardol, H.G.J. Peters, R.L.M. Punt, W.H.D. Visser, mw M.L. Vogelaar-Hei, W. Stokman, H.G.J. Sweeres, Timmerbedrijf Veens, J.A.M. Veens en Th.G. Veens), Amsterdam	150	P.G. Korevaar, Giessenburg
104	Stichting Rechtsbijstand (inzake mw A.M. van Workum-de Beijer), Tilburg	151	ing H.A. Klaar, Giessenburg
105	mw M. van der Struijs-Maassen, Groessen	152	F. Reijnen, Bemmelen
106	R.A. van der Struijs, Groessen	153	H. van Steenis, Wadenoyen
107	A.J. Willemsen, Groessen	154	Betuwemeer Tiel BV, Kapel-Avezaath
108	mw F. Sterk, Vuren	155	G.H.M. Elfrink, Groessen
109	B. Korthorst, Lochem	156	SRK Rechtsbijstand (inzake J.A. van Beuzekom, A.H.T. Bloem, P.M. Burger, A. van der Giessen, H. Jansen, G.E. Moret, G.J. Westerhout en N.H. van Wingaarden), Zoetermeer
110	Ruitersportvereniging De Hoge Devel, Zwijndrecht	157	E.M.M. Erven, Echteld
111	Familie C.M.A. Bosman, Gorinchem	158	W.H. Kerstens, Elst
112	Dierenhotel Gorinchem/Pensionstal Het Stapje, Gorinchem	159	R.P.H. Ouderhoven, Babberich
113	O.H. van Willigen, Haafden	160	P. Flieringa en G. Holdtgreffe, Rhooen
114	Familie J.H. de Geus en Familie B. van het Veld, Echteld	161	J.J. Schramade, Slijk-Ewijk
115	ROBO BV, Gorinchem	162	Mts. Smits, Sliedrecht
116	C.J. Franssen, Herveld	163	ing. C.I.M. van Zuylen, Krimpen a/d IJssel
117	Th.H. Bank, Gorinchem	164	Geelkerken & Linskens Advocaten (inzake Fa Van Ewijk & Zn, F.A.C. van Ewijk en Th.J. van Ewijk), Leiden
118	De Lorijn Raadgevers OG (inzake Familie De Krieger), Druten	165	H. van Beusichem, Echteld
119	Belastingadviesbureau Verheijen (inzake J.J. Kuster), Bemmelen	166	DAS Rechtsbijstand (inzake Timmerbedrijf Veens BV), Amsterdam
120	Gedupeerde Bewoners Spoorstraat, Herveld	167	T.J.A. Kersten, Zevenaar
121	M.E. Koenders, Oud Zevenaar	168	J.M. Veens, Herveld
122	Familie A.W.J. Buiting, Zevenaar	169	R. Heus en mw E.E. van Kooij, Gorinchem
123	H.G.J. Sweeres, Kerk-Avezaath	170	Familie Dams, Herveld
124	La Gro Advocaten (inzake A. en F. Vink), Gouda	171	Comité tot het Behoud van een Open Betuwe, Slijk-Ewijk
125	DAS Rechtsbijstand (inzake J.A. de Jongh, G. van der Vliet en A.H.P. Wouters), Amsterdam	172	J.J.H. van Rossum, Tiel
126	F.P. Goris, Groessen	173	B.C. Ruizendaal, Groessen
127	C.G.M. de Bie, Echteld	174	Bloemkwekerij Paul Janssen, Groessen
128	T.J.R. Kuster, Angeren	175	J. Dekker, Zevenaar
129	Familie A.A.P.M. Derksen, Oosterhout	176	J.A.H. van Schaik, Herveld
130	ing. P.H.M. Peters, Zevenaar	177	J. Baan, Oud-Alblas
131	F.J. te Kopelle, Groessen	178	dr H.A. van Lith, Kerk-Avezaath
132	M.J. van der Linden, Zwijndrecht	179	M.J. van Zuilen, Enspijk
133	mw J.R.G. Uffing-Polman, Groessen	180	Th.A. Aleven, Zevenaar
134	H. de Kruijff, Kapel-Avezaath	181	A.M. Heijneman, Zevenaar
		182	J.G. Zweers, Herveld
		183	R.L.M. Punt, Kerk-Avezaath
		184	H. Loeffen, Herveld
		185	Stichting Dorp Wijngaarden, Wijngaarden
		186	Familie J.G.A. Winnemuller, Ressen

187	H.J.Th. Meuwssen, Oosterhout	229	A.W.W. Daniëls, Rhenen
188	L. Kunst, Gorinchem	230	mw J. Stikkens, Echteld
189	Vereniging voor Protestantse Christelijk Voortgezet Onderwijs, Gorinchem	231	A.G. Jansen, Herveld
190	C.W. Omtzigt, Vessem	232	A.M.M. Daniëls (inzake VOF De Koningslaak en S.J., A.M.M. en G.Z.V. Daniëls), Valburg
191	Coöperatieve Fruit-Veilingvereniging Midden-Betuwe BA, Zetten-Andelst	233	Actiegroep ETNA, Elst
192	ir G.E. Moret, Wijngaarden	234	mw A. Korevaar-Buizert, Sliedrecht
193	Bierman Advocaten (inzake Maasglas BV), Tiel	235	H.M.A. Aleven, Zevenaar
194	Bierman Advocaten (inzake KvK Zuid-West Gelderland), Tiel	236	Advocatenkantoor Schovers (inzake Familie A. van Loenen en Familie W. Stolk), Prinsenbeek
195	Bierman Advocaten (inzake M.C. Gerritse BV, Grasshopper Reclame BV, A. van Helden Reclameartikelen BV, Familie A. van Helden, Familie A. Hougee, Mettler Toledo BV, Restaurant De Betuwe BV, Security Monitoring Centre BV, Texshop BV en Zijlstra BV), Tiel	237	J.A.E. Scheers, Oud Zevenaar
196	Familie J. Gelauf, Giessenburg	238	mw C.A. van der Heijden-Leeuwis, Andelst
197	Kraats Agrarisch Onroerend Goed (inzake Recreatiebedrijf Huize Weltevreden/mw B. van Kraats-Jansen), Beesd	239	Belangenvereniging Het Kerkeveld, Oud Zevenaar
198	Fokveebedrijf Familie J.H. Kardol, Meteren	240	Dirkzwager Advocaten (inzake Familie H. Termeer), Nijmegen
199	R. Ekhart en mw B.A. Kuijer, Meteren	241	GIBO Adviesgroep (inzake Familie Leijser sr en Familie Leijser jr), Arnhem
200	C. Brinkman, Gorinchem	242	Werkgroep Leefdklimaat Zevenaar, Zevenaar
201	Molensichting voor het Gelders Rivierengebied, Lienden	243	F.J.M. van den Berg, Herveld
202	mw M.L. Vogelaar-Hei, Vuren	244	Bewonersvereniging Bilderhof/Recreatieterrein Bilderhof, Giessenburg
203	C.G. van Leeuwen, Bemmelen	245	C. Jongenotter, Barendrecht
204	Familie C.C.T.J. Meijs, Ressen	246	W.Th.G. Stokman, Zevenaar
205	A.M. Aaldering, Oud Zevenaar	247	P.A.A. Dingelhof, Herveld
206	Gemeente Geldermalsen, Geldermalsen	248	ing. J.B. Alderliesten, Oud-Alblas
207	La Gro Advocaten (inzake Bandenhandel Excelsior Holding BV), Gouda	249	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake M. van de Bijl), Kesteren
208	Familie J.B. Kruitwagen, Oud Zevenaar	250	S. Gerritsen, Oud Zevenaar
209	Actiegroep De Zwijgerlaan Spreekt, Dodewaard	251	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake A.G. van Driel), Kesteren
210	mw M.A. Froom-Messing, Oud Zevenaar	252	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake R. de Geus), Kesteren
211	La Gro Advocaten (inzake C. Kooijman), Gouda	253	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake W. van Hal), Kesteren
212	W.Th. Krosse, Babberich	254	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake J.A. den Hartog), Kesteren
213	LTO Vastgoed (inzake A.A. ten Broek), Deventer	255	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake G.J. van Ingen), Kesteren
214	LTO Vastgoed (inzake H.B.J. Wolters), Deventer	256	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake N.J. en D.J. de Kat Angelino), Kesteren
215	Loeff Claeyss Verbeke Advocaten (inzake Nederlandse Dagbladunie BV), Rotterdam	257	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake G. van Kleef), Kesteren
216	Dirkzwager Advocaten (inzake Familie J.G.A. Mathijssen), Nijmegen	258	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake P. de Krieger), Kesteren
217	Geelkerken & Linskens Advocaten (inzake S. van der Ven), Leiden	259	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake N. van Leyen), Kesteren
218	J. Kleinjan en M. Brandon, Barendrecht	260	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake R. van der Lippe), Kesteren
219	ARAG Rechtsbijstand (inzake mw B.C.A. Drost-Kardol), Leusden	261	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake R. van Meerten), Kesteren
220	mw J. van der Werff-de Vos, Hendrik-Ido-Ambacht	262	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake J.H. van Neerbos), Kesteren
221	ARAG Rechtsbijstand (inzake Familie Van Hove), Leusden	263	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake W.C. van Noort), Kesteren
222	Stichting Dorpsbelangen Herveld-Andelst, Herveld	264	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake A.P. Peters), Kesteren
223	ARAG Rechtsbijstand (inzake Familie Van Kooij), Leusden	265	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake M. Tjissen), Kesteren
224	BP Nederland BV (inzake BP Tankstation Andelst), Hoofddorp	266	Accountants- en Belastingadviesbureau Waverijn (inzake W. Tjissen), Kesteren
225	E.H.J. van Heukelem, Zwijndrecht		
226	J.M. Mokveld, Kesteren		
227	Recreatieschappen in het Rivierengebied, Tiel		
228	K. de Koning, Zevenaar		

- 267 Accountants- en Belastingadviesbureau Wave-
rijn (inzake J. Timmerman), Kesteren
- 268 Accountants- en Belastingadviesbureau Wave-
rijn (inzake M.A. Waasdorp), Kesteren
- 269 Accountants- en Belastingadviesbureau Wave-
rijn (inzake J.M. van Westreenen), Kesteren
- 270 Accountants- en Belastingadviesbureau Wave-
rijn (inzake B.M.M. van Wijk), Kesteren
- 271 Hekkelman Terheggen & Rieter Advocaten
(inzake Camping Landgoed Halsaf BV), Arnhem
- 272 Hekkelman Terheggen & Rieter Advocaten
(inzake Familie C.J. Duinmaljer/Camping Rivo
Torto), Arnhem
- 273 Hekkelman Terheggen & Rieter Advocaten
(inzake J.S. Gerritsen), Arnhem
- 274 Hekkelman Terheggen & Rieter Advocaten
(inzake P.J. de Jongh/Café-Restaurant Den
Tol), Arnhem
- 275 Bierman Advocaten (inzake Van Wijk Verf CV
en mw M.M. van Wijk-Peters), Tiel
- 276 Bierman Advocaten (inzake Sterk Technisch
Adviesbureau BV), Tiel
- 277 Bierman Advocaten (inzake Stimio Communi-
catie Projecten BV), Tiel
- 278 Bierman Advocaten (inzake P.F. Hoogmoed),
Tiel
- 279 Bierman Advocaten (inzake C.M. van Burk/-
Tankstation Zeekade), Tiel
- 280 Trenité Van Doorne Advocaten (inzake Van
Bentum Recycling Centrale BV), Rotterdam
- 281 A. Brandwijk, Schelluinen
- 282 Rentmeesterskantoor Witte (inzake mw J.G.F.
Weenink en R.J.M. en W.T.R. Weenink),
Hoog-Keppel
- 283 Buruma Maris Advocaten (inzake Autobedrijf
D.B. Baris BV, D.B. Baris, D.B. Baris Service-
stations BV en Beheersmaatschappij D.B. Baris
BV), Den Haag
- 284 Rentmeesterskantoor Roekx (inzake Mts. Den
Hartog), Barendrecht
- 285 G.W.Th. Ankersmit, Groessen
- 286 Visser & Legger Advocaten (inzake ARBEZ BV),
Dordrecht
- 287 Familie J.P.G. Elfrink, Groessen
- 288 Ergo Vision, Dodewaard
- 289 Gezamenlijke Ondernemersverenigingen in de
gemeente Valburg, Herveld
- 290 W.L. Punt, Zwijndrecht
- 291 Familie G. den Tuinder, Herveld
- 292 L. van Maaren, Herwijnen
- 293 WLTO Makelaardij BV (inzake M.C. Kleijwegt
sr), Rijswijk
- 294 mw D. Proos, Bemmelen
- 295 Stichting Het Zuidhollands Landschap, Rotter-
dam
- 296 Familie C.H. de Jongh, Herwijnen
- 297 Familie H.S. de Wit, Zwijndrecht
- 298 M.H. van Maaren, Herwijnen
- 299 H. van Zandwijk, Herwijnen
- 300 Vereniging De Hollandsche Molen, Amsterdam
- 301 Industrieschap Medel, Tiel
- 302 Belangenvereniging De Kloeve, Giessenburg
- 303 P.H. Bezemer, Hendrik-Ido-Ambacht
- 304 Vereniging Ambachtse Ondernemers (VAO),
Hendrik-Ido-Ambacht
- 305 NV Electriciteitsbedrijf Zuid-Holland, Voorburg
- 306 R. Winters, Groessen
- 307 P. Vister, Groessen
- 308 Th. Smits, Oud Zevenaar
- 309 Belangenvereniging Betuwelijngedupeerden
Schelluinen i.o., Giessenburg
- 310 Familie C.J.C. de Man, Herwijnen
- 311 J. van Schaik, Herveld
- 312 E.J. Boddé, Barendrecht
- 313 C.B.M. Godschalk, Zevenaar
- 314 Familie L. Tichelaar, Herveld
- 315 C.G. Hilberdink, Babberich
- 316 W. Martens, Andelst
- 317 P.W.M. Hoppenreijts, Elst
- 318 W.M.T. Bouwman, Groessen
- 319 J.W. Arnoldussen, Ressen
- 320 H. Jansen, Herveld
- 321 ir K. Lingbeek, Herveld
- 322 Landelijke Rijvereniging De Dijkruiters, Groes-
sen
- 323 Familie G. van Dijk, Arkel
- 324 Ondernemersvereniging Valburg, Valburg
- 325 J.P.M. van Uden, Kerk-Avezaath
- 326 J.P.G. Bunt, Andelst
- 327 H.D.G. Roelofs, Bemmelen
- 328 Leefmilieu Stad en Land, Amsterdam
- 329 Familie A. Bok, Herwijnen
- 330 L. Veldhuizen, Vuren
- 331 Bewoners Elgarstraat 30, 32, 34 en 36, Zwijn-
drecht
- 332 B. van Hal, Herveld
- 333 Geelkerken & Linskens Advocaten (inzake Rijk
Zwaan Zaadteelt en Zaadhandel BV), Leiden
- 334 J.H.F.L.M. Berndsen, Zevenaar
- 335 Vereniging Niet over de Betuwe, Valburg
- 336 Vereniging Milieubelangen Heerjansdam,
Heerjansdam
- 337 J.W.A. Matthijssen, Oostvoorne
- 338 Nauta Dutilh Advocaten (inzake Heuff's Zand-
zuigerij BV), Breda
- 339 Dietvorst & Te Braake Advocaten (inzake Fami-
lie Ditewig), Goes
- 340 W.A. Wesselingh, Echteld
- 341 Familie J.W.H. van Meeteren, Echteld
- 342 G. van Weelden en I. de Graaf, Giessenburg
- 343 Th.J. Jansma, Barendrecht
- 344 C. van der Waal van Dijk, Zevenaar
- 345 LTO MidOost (inzake Mts. W.A.J. en H.B.M.
Sponselee), Deventer
- 346 A.W. den Hartog Vastgoed-adviseur (inzake
Familie R.G. de Kruyff en Familie S.A.J. de
Kruyff), Maurik
- 347 M. Witvliet, Kesteren
- 348 D. van der Roest, Elst
- 349 G. Schriever, Babberich
- 350 LTO MidOost (inzake H.J. Sanders), Deventer
- 351 mw B.G. Wanders-Wenting, Zevenaar
- 352 R.A. Stokman, Groessen
- 353 Familie R.B.M. ter Wiel, Zevenaar
- 354 Stichting Oude Kern Rijsoord, Rijsoord

- 355 Rentmeesters- en Administratiekantoor Duvekot (inzake Familie H.P.M. van de Sandt), Rheden
- 356 R. Scherpenberg, Zwijndrecht
- 357 Accountants- en Belastingadviesbureau Wave-rijn (inzake G.C. van Brenk), Kesteren
- 358 R.G.E. de Weijer en M.C. Molthoff, Elst
- 359 mw M. Schriever-Keuper, Babberich
- 360 N.J.A. Kemp, Lingewaal
- 361 Autobedrijf Victoria BV/Wilvicio Holding BV, Rotterdam
- 362 Takel- en Bergingsbedrijf Hanhart, Tiel
- 363 D.C. Grandia, Meteren
- 364 T. Kooijman, Culemborg
- 365 Rentmeesters- en Administratiekantoor Duvekot (inzake Mts. Van de Sandt), Rheden
- 366 N. Kramer, Herveld
- 367 Vereniging Kerk-Avezaath-Tegen-Rails (KATER), Zoelen
- 368 Kwekerij De Jong, Rotterdam
- 369 A.H. van der Leer, Barendrecht
- 370 W.L. Landa, Rotterdam
- 371 Herbagro BV/TS Agro, Hendrik-Ido-Ambacht
- 372 Vereniging Belangenbehartiging Bewoners Veersedijk (VBBV), Hendrik-Ido-Ambacht
- 373 Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden, Dordrecht
- 374 S.J.C. Lemm, Oud-Zevenaar
- 375 Stichting Aktiegroep Tunneltracé Tiel, Tiel
- 376 Van Harmelen & Beijneveld Advocaten (inzake Balmont BV, Euromaster Bandenservice BV, Grenco Transport koeling BV, A.L. Kranenburg en Linquenda BV), Rotterdam
- 377 R. van Essen, Slijk-Ewijk
- 378 Familie Th.H.J. Wijsman, Meteren
- 379 Mts. J., A. en D. Schakel, Giessenburg
- 380 B.J. Schliessler en P.J.A.W. Schoot, Elst
- 381 Familie A.C.J. Bekker, Elst
- 382 F. de Wild, Angeren
- 383 W.Th. Willemsen, Zevenaar
- 384 J.J. Smits, Oud Zevenaar
- 385 C.W. Kuppens, Zevenaar
- 386 Familie F. Polman, Oud Zevenaar
- 387 Dorpsraad Babberich, Babberich
- 388 Dorpsraad Ooij, Zevenaar
- 389 S. Kooijman, Giessenburg
- 390 Schuttersgilde St. Jan, Babberich
- 391 D. van Willigen, Enspijk
- 392 BV v/h Gebr. Van Willigen/BV Nieuw-Vredebest, Vuren
- 393 W.A. van Dusseldorp, Vuren
- 394 P.J. van Dusseldorp, Vuren
- 395 B.A. Nienhuis, J.A. van Galen en Familie B. van Veen, Gorinchem
- 396 J.G. van Driel, Kapel-Avezaath
- 397 T.B. Vreeburg, Zwijndrecht
- 398 D.J. van Beusichem, Kapel-Avezaath
- 399 N.J.W. Jansen, Elst
- 400 Stichting Belangengroep Wadenoijen en Kapel-Avezaath, Wadenoijen
- 401 Stichting RAZV/Stichting Satelliet, Oud Zevenaar
- 402 Autobedrijf D.J.C. Verkerk, Tiel
- 403 Stichting Betuwelijn uit Meteren, Meteren
- 404 Vereniging tot Behoud van het Lingelandschap, Leerdam
- 405 G. Steenis, Kerk-Avezaath
- 406 F. Wolters, Groessen
- 407 Th. Wolters, Groessen
- 408 H.J. van Gellecum, Angeren
- 409 A. de Vos, Lekkerkerk
- 410 H. van Heuckelum, Haaften
- 411 A. Hoppenreijs, Valburg
- 412 W.F. van Duyn en S.T. de Wagt, IJzendoorn
- 413 Mts. S.C.T. en T.H.A. Lemm, Oud Zevenaar
- 414 Dirkwager Advocaten (inzake Coöperatieve Fruit-Verleijvereniging Midden-Betuwe BA), Nijmegen
- 415 Verburg Registergoed BV (inzake J. van Arkel), Wadenoijen
- 416 Rentmeesterskantoor Van Rijckevorsel (inzake BV Landgoed Huys Sevenaer), Nijmegen
- 417 A & S Partners in Juridische Dienstverlening BV (inzake L.J. van Binsbergen), Wageningen
- 418 Nauta Dutilh Advocaten (inzake J.J. Bruining), Breda
- 419 Loeff Claey's Verbeke Advocaten (inzake R. en C.H. van Binsbergen), Rotterdam
- 420 Loeff Claey's Verbeke Advocaten (inzake Beheermaatschappij A.J. Vogelenzang BV, Exploitatie-maatschappij Vogelenzang BV, Pensioenfonds Vogelenzang BV, Vogelenzang Andelst BV, P.A. Vogelenzang Beheer BV, M.E. Lutz-Vogelenzang Beheer BV), Rotterdam
- 421 J.W.M. Ariës (mede namens J.J.A. van Haren en H. Hekkers), Zevenaar
- 422 De Lorijn Raadgevers OG (inzake Th.J.A.M. Hoppenreijs), Druten
- 423 mw J.W.H. van Hees-van Dulm (inzake mw H.J. van Dulm-Erpeka), Andelst
- 424 Familie F. Spaan, Herveld
- 425 E. de Krieger, Kerk-Avezaath
- 426 A.W. den Hartog Vastgoed-adviseur, Maurik
- 427 Rentmeesterskantoor Roekx (inzake P.S. Biesmeijer), Barendrecht
- 428 Rentmeesterskantoor Roekx (inzake R.M. Cogels), Barendrecht
- 429 Rentmeesterskantoor Roekx (inzake mw A.L. Huyen), Barendrecht
- 430 Rentmeesterskantoor Roekx (inzake Familie Van Os), Barendrecht
- 431 Rentmeesterskantoor Roekx (inzake Familie A.M.W.C. Philipsen), Barendrecht
- 432 Rentmeesterskantoor Roekx (inzake A.J. Rijsdijk), Barendrecht
- 433 Rentmeesterskantoor Roekx (inzake P.G. van Wijk), Barendrecht
- 434 Bax & Van Herpt Advocaten (inzake H.J. Verwaaijen), Doetinchem
- 435 Actiegroep Groessen in Protest (GRIP; 138 handtekeningen), Groessen
- 436 H.W. Wichert en D.J.G.M. van Dalen, Groessen
- 437 H.Th.W. Lucassen, Groessen
- 438 ARAG Rechtsbijstand (inzake W.J. van Bekkum), Leusden

- 439 ARAG Rechtsbijstand (inzake Fuchsia's Mathijssen), Leusden
- 440 ARAG Rechtsbijstand (inzake J. Kruis), Leusden
- 441 ARAG Rechtsbijstand (inzake L. van Zandwijk), Leusden
- 442 Diepeveen Advocaten (inzake J. Lourens), Rhenen
- 443 Diepeveen Advocaten (inzake Exploitatiemaatschappij De Zeiving BV, A.A. Kleyn, C.J. Kleyn, C.J.P. Kleyn, P.M. Kleyn en Kleyn Financiering en Lease BV), Rhenen
- 444 Bestuursrechtelijk Adviesbureau Menhart (inzake Kleijn Trucks BV/Kleijn Partners BV), Beesd
- 445 De Kempnaer Advocaten (inzake mw Jansen), Arnhem
- 446 De Kempnaer Advocaten (inzake F.A. Overhand), Arnhem
- 447 De Kempnaer Advocaten (inzake Familie P.N.J.M. de Weert), Arnhem
- 448 P.M. van Veldhoven jr, Meteren
- 449 Autospuiterij Effenberger, Echteld
- 450 J.E. Steenis, Kerk-Avezaath
- 451 H.J. van Lienden, Kerk-Avezaath
- 452 M.M.B. Heyneman, Oud Zevenaar
- 453 mw G.Th. van den Berg en T. van Eck-van Dam, Echteld
- 454 D.P. Cornelissen, Tiel
- 455 Werkgroep Betuwelijn door Arnhem is Rampzellig (BAR), Arnhem
- 456 J.C. Vermaat, Rotterdam
- 457 B.J.G.H. Kleinpenning, Oud Zevenaar
- 458 F.J.M. Rutgers, Bemmelen
- 459 Minkfarm Valburg BV, Valburg
- 460 VOF Camping De Hooge Brug, Slijk-Ewijk
- 461 drs Th. Rijks, Beesd
- 462 Kraats Agrarisch Onroerend Goed (inzake Mts. Van Steenis), Beesd
- 463 J.P.M. Zandee, Zwijndrecht
- 464 W.N. van Dijke, Rotterdam
- 465 G.J. van Lent, Ochten
- 466 mw G. van Lent-de Kroon, Echteld
- 467 W. Derksen, Rees (Duitsland)
- 468 Herpetologische Studiegroep Gelderland (HSG), Zevenaar
- 469 H.L.M. Meeke (mede namens Familie P.A.M. Derks, W.T.M. Janssen, Familie H.E.J. Lensen, Familie W.B.Th. van Kempen en Familie J.J. Kuster), Bemmelen
- 470 Stichting Duurzame Mobiliteit, Asperen
- 471 Recreatieoord De Zandput, Kapel-Avezaath
- 472 Dirkzwager Advocaten (inzake Termeers Pluimveebedrijf BV), Nijmegen
- 473 Stichting Gelderse Milieufederatie, Arnhem
- 474 J.O. Dekker, Heerjansdam
- 475 Actiegroep MOL, Zevenaar
- 476 Stichting Festog/Stichting Thus, Doetinchem
- 477 mw M. van der Burg, Meteren
- 478 mw T.A. Leenhouts-Strijker, Kerk-Avezaath
- 479 H.J. Achterkamp, Steenderen
- 480 Dorpsvereniging Oud Zevenaar, Oud Zevenaar
- 481 A. en P. van Dulmen, Oud Zevenaar
- 482 H.B.A. Kersten (2 eensluitende reacties), Oud Zevenaar
- 483 Familie H.J.M. Stokman, Zevenaar
- 484 G.W. Tomassen (2 eensluitende reacties), Oud Zevenaar
- 485 Familie Th.J. Willemsen, Zevenaar
- 486 Familie W. Knipscheer, Hendrik-Ido-Ambacht
- 487 H.M. de Jong, Enspijk
- 488 ir A. Leemans, Ochten
- 489 Maaiderink en Lutke Willink BV (inzake A.J.Th. Berndsen), Terborg
- 490 P.J.W.M. Hoppenreijts, Elst
- 491 P. Bunschoten en C.M.M. Wennekes, Andelst
- 492 L.J. Spitter, Schelluinen
- 493 R. Simons, Wadenhoijen
- 494 F. Bouwhuis, Wadenhoijen
- 495 Stichting Betuwelijn Midden-Betuwe, Kesteren
- 496 J.T.M. Beudel, Zevenaar
- 497 Familie P. Brautigam, Angeren
- 498 Familie P. Walravens, Angeren
- 499 Gemeente Dodewaard, Dodewaard
- 500 Vereniging Landelijk Overleg Betuweroute, Dordrecht
- 501 Stichting Betuwe Fijn, Tiel
- 502 Accountantskantoor Ruijgrok, Opheusden
- 503 Koch, Velenturf & Van den Heuvel Advocaten (inzake W.L. Dolman), Breda
- 504 B.J.J. Rikhof en M.C. Riswick, Gorinchem
- 505 J.C. Haije, Diemen
- 506 Mts. Wolters, Groessen
- 507 N.W. Vink, Dodewaard
- 508 drs K. IJff (inzake Familie W.J. Driessen), Amsterdam
- 509 H.E.J. Lensen, Bemmelen
- 510 Vereniging Schelluinen Spoorloos (7 eensluitende reacties), Schelluinen
- 511 Vereniging Gedupeerden door Betuwespoorlijn in Babberich/Zevenaar, Babberich
- 512 ing. B. Wijrdeman, Babberich
- 513 J.A.H. Ross, Babberich
- 514 H.B.A. Hodes, Babberich
- 515 W. Jansen, Babberich
- 516 M.G.A. Ross, Babberich
- 517 H.A.M. Ross, Babberich
- 518 T.J.R. Bossman en L.W.J. Thijssen, Zevenaar
- 519 A.J.M. Aleven, Oud Zevenaar
- 520 J.E.A. Schuiling, Zevenaar
- 521 J.A.M. Gerrits, Oud Zevenaar
- 522 mw L. Aleven-Berndsen, Oud Zevenaar
- 523 J.A.M. Aleven, Oud Zevenaar
- 524 H.J.H. Goorman, Zevenaar
- 525 H.T. van Dalen, Zevenaar
- 526 H.E.H. Kruis, Babberich
- 527 J.H.M. Meijer, Babberich
- 528 E. Peters, Babberich
- 529 H. Soeter, Babberich
- 530 W.G.M. Roos, Babberich
- 531 A. Vink, Zevenaar
- 532 P.J.A. Stokman, Oud Zevenaar
- 533 C.H.M. de Bruin, Zevenaar
- 534 B.G. Casteel, Zevenaar
- 535 C. Polman, Zevenaar
- 536 F.J.J. Nass, Oud Zevenaar

- 537 A.J.A. Klutman, Zevenaar
538 P. Bloemberg, Zevenaar
539 T.H. Bloemberg, Zevenaar
540 G.W.M. Reinders, Zevenaar
541 A. Claassen, Zevenaar
542 H. Willemsen, Zevenaar
543 mr F.W. van Dijk, Zevenaar
544 A.B.E.M. Schmitz, Zevenaar
545 J. van Uum, Zevenaar
546 B. Kiewiet, Zevenaar
547 H.J.M. Stokman, Zevenaar
548 mw L.M. Gudden-de Kinkelder, Zevenaar
549 R.J.J. Elfring, Zevenaar
550 G. van der Stelt, Zevenaar
551 J.H.G. Swaters, Babberich
552 J.P. Bohnen, Babberich
553 B.H. Kruitwagen, Babberich
554 Familie J.H. Huisink, Babberich
555 W.A. Bodd, Babberich
556 H.J. Vermaeten, Babberich
557 A.P.J. van Vuuren, Babberich
558 G.J.M.M. Elfrink, Babberich
559 Familie B.H. Sales, Babberich
560 A.A. Könning, Babberich
561 Familie H.P.A. Nass en mw P.E.M. Kersten-van Schie, Oud Zevenaar
562 Van Dalen H.I. Ambacht BV, Hendrik-Ido-Ambacht
563 Stadt Dinslaken, Dinslaken (BRD)
564 A. Muilwijk, Schelluinen
565 R.P. en J.M. Mijers, Schelluinen
566 G. van der Vliet, Giessenburg
567 J.A. van Beuzekom, Schelluinen
568 mw L.J. Bron-van Wijk, Schelluinen
569 A. Hamerpagt, Schelluinen
570 A.J. van Mill, Gorinchem
571 A.P. Hardam, Papendrecht
572 H. Hoekstra, Papendrecht
573 P.M. Reinders en mw J. Reinders-den Toom, Schelluinen
574 C. de Kreij en mw C. de Kreij-van Hoorne, Giessenburg
575 J.W. de Kreij, Schelluinen
576 J.L. van Steenis (mede namens 2 andere insprekers), Schelluinen
577 mw B. Snoek-van Houweligen, Schelluinen
578 A.C. van der Ben, Schelluinen
579 G.H. Timmer, Schelluinen
580 J. Sigmond, Schelluinen
581 mw A. Boogaard-Both, Schelluinen
582 G. van Tuijl, Giessenburg
583 Familie L. de Waal, Schelluinen
584 Familie M.J. Rijnhout, Schelluinen
585 C.L.S. Siermann, Schelluinen
586 P. Kraayeveld, Giessenburg
587 Actie Bewoners Kerk-Avezaath (10 eensluitende reacties), Kerk-Avezaath
588 A. van Geffen, Kesteren
589 Actie Bewoners Herveld (33 eensluitende reacties), Herveld
590 Actie Bewoners Bemmel (19 eensluitende reacties), Bemmel
591 Actie Bewoners Oud Zevenaar (21 eensluitende reacties), Oud Zevenaar
592 Actie Bewoners Dodewaard (7 eensluitende reacties), Dodewaard
593 J.H. van Dullemen, Dodewaard
594 J.H. van Neerbos, Dodewaard
595 Actie Bewoners Gorinchem (6 eensluitende reacties), Gorinchem
596 M. van Roekel, Kesteren
597 W. van Roekel, Kesteren
598 mw A. Zegwaard-Jansen, Opheusden
599 A. van Binsbergen, Opheusden
600 Actie Bedrijven Hellow (4 eensluitende reacties), Hellow
601 Actie Bewoners Zevenaar (6 eensluitende reacties), Zevenaar
602 F.J. Tiemessen (2 eensluitende reacties), Babberich
603 J.G. Haassen (2 eensluitende reacties), Groessen
604 A. van As, Enspijk
605 mw G.W. van As-van Steenis, Enspijk
606 L. van Eijk, Enspijk
607 G. Willemsen, Groessen
608 G.J.T.M. Mahler, Angeren
609 Familie H. van Altena, Angeren
610 Bewoners Boerenhoek, Angeren
611 Familie G.J. Derks, Angeren
612 J.A. Peters, Ressen
613 Anonieme reactie, Woonplaats onbekend
614 Anonieme reactie, Woonplaats onbekend

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
615.	960501	Dagelijks Bestuur van het Natuur- en Recreatieschap IJsselmonde	Barendrecht	960501
616.	960417	Dijkgraaf en heemraden van het waterschap IJsselmonde	Barendrecht	960501
617.	960424	Burgemeester en Wethouders van Arnhem	Arnhem	960506
618.	960424	Dagelijks Bestuur van het zuiveringsschap Rivierenland	Tiel	960506
619.	960426 960426	Polderdistrict Betuwe Polderdistrict Betuwe	Elst Elst	960506 960507
620.	960501	Burgemeester en Wethouders van Hardinxveld-Giessendam	Hardinxveld-Giessendam	960510
621.	960503	Burgemeester en Wethouders van Graafstroom	Bleskensgraaf	960510
622.	960514	Burgemeester en Wethouders van Zwijndrecht	Zwijndrecht	960522
623.	960508	Stadt Wesel, Der Stadtdirektor	Wesel (BRD)	960522
624.	960424	De dijkstoel van het polderdistrict Rijn en IJssel	Zevenaar	960522
625.	960522	De raad van de gemeente Duiven	Duiven	960524
626.	960522	Burgemeester en Wethouders van Bemmelen	Bemmelen	960524
627.	960522	Burgemeester en Wethouders van Geldermalsen	Geldermalsen	960524
628.	960523	Burgemeester en Wethouders van Buren	Buren	960524
629.	960521	Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland	Arnhem	960524
630.	960523	Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland	Arnhem	960524
631.	960523	Burgemeester en Wethouders van Kesteren	Opheusden	960524
632.	960523	Burgemeester en Wethouders van Elst	Elst	960528
633.	960523	Burgemeester en Wethouders van Zevenaar	Zevenaar	960528
634.	960523	Burgemeester en Wethouders van Lingewaal	Asperen	960528
635.	960524	Burgemeester en Wethouders van Barendrecht	Barendrecht	960528
636.	960515	De dijkstoel van het Polderdistrict Tieler- en Culemborgerwaarden	Geldermalsen	960528
637.	960520	Burgemeester en Wethouders van Papendrecht	Papendrecht	960528
638.	960521	Stadt Voerde (Niederrhein), Der Stadtdirektor	Voerde (BRD)	960528

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
639.	960521	Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland	Den Haag	960528
640.	960521	Burgemeester en Wethouders van Rotterdam	Rotterdam	960530
641.	960522	Burgemeester en Wethouders van Albrandswaard	Rhoon	960530
642.	960515	Burgemeester en Wethouders van Hendrik-Ido-Ambacht	Hendrik-Ido-Ambacht	960530
643.	960522	Burgemeester en Wethouders van Gorinchem	Gorinchem	960530
644.	960521	Burgemeester en Wethouders van Echteld	Ochten	960530
645.	960522	Burgemeester en Wethouders van Tiel	Tiel	960530
646.	960524	Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland	Den Haag	960530
647.	960522	Burgemeester en Wethouders van Giessenlanden	Hoornaar	960530
648.	960524	Polderdistrict Betuwe	Elst	960531
649.	960524	Burgemeester en Wethouders van Lienden	Lienden	960531
650.	960523	Burgemeester en Wethouders van Nijmegen	Nijmegen	960531
651.	960523	College van bestuur van het KAN	Nijmegen	960531
652.	960522	Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam	Rotterdam	960531
653.	960523	Burgemeester en Wethouders van Alblasterdam	Alblasterdam	960531
654.	960523	Burgemeester en Wethouders van Sliedrecht	Sliedrecht	960531
655.	960523	Burgemeester en Wethouders van Buren	Buren	960531
656.	960521	Stadt Oberhausen, Der Oberstadt- direktor	Oberhausen (BRD)	960531
657.	960524	Burgemeester en Wethouders van Valburg	Valburg	960531
658.	960523	Burgemeester en Wethouders van Heerjansdam	Heerjansdam	960531
659.	960502	Burgemeester en Wethouders van Dodewaard	Dodewaard	960531
660.	960607	Burgemeester en Wethouders van Lienden	Lienden	960610
661.	960605	Burgemeester en Wethouders van Neerijnen	Waardenburg	960612
662.	960605	Stadt Emmerich, Der Stadtdirektor	Emmerich (BRD)	960617