

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport  
Kortsluitroute Rotterdam – Pendrecht

18 juni 1996

616-59



commissie voor de milieu-effectrapportage

de Minister van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal voor het Vervoer  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGV/PDBR/V-621605

uw brief  
d.d. 29 februari 1996

ons kenmerk  
U404-96\ve\mw\616-60

onderwerp  
Toetsingsadvies over de Kortsluitroute  
Rotterdam – Pendrecht

doorkiesnr.  
(030) 234 76 25

Utrecht,  
18 juni 1996

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Kortsluitroute Rotterdam – Pendrecht. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

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

ir. P. van Duursen  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Kortsluitroute Rotterdam – Pendrecht

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

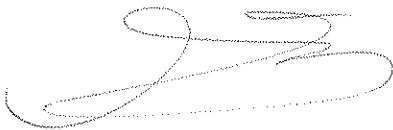
Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport  
Kortsluitroute Rotterdam – Pendrecht

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieu-effectrapport  
Kortsluitroute Rotterdam – Pendrecht,

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

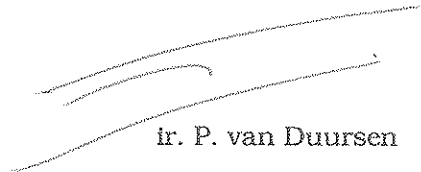
de werkgroep m.e.r. Kortsluitroute Rotterdam – Pendrecht

de secretaris



drs. M. van Eck

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 18 juni 1996

## 1. INLEIDING

De Nederlandse Spoorwegen en Rijkswaterstaat Directie Zuid-Holland hebben het voornemen om als onderdeel van de Betuweroute een 'Kortsluitroute' aan te leggen, langs de A15 ten zuiden van Rotterdam-Pendrecht. Daarnaast wordt de Betuweroute vanaf het Waalhavenemplacement ter hoogte van Pendrecht tweesporig aangelegd ('Pendrechtboog'). Voor de aanleg van de Kortsluitroute wordt de Tracéwetprocedure gevolgd. In de milieu-effectrapportage (m.e.r.), die daarbij wordt uitgevoerd, fungeren de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer als bevoegd gezag.

Per brief van 29 februari 1996 (zie bijlage 1) stelden zij de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid advies uit te brengen over de inhoud van de opgestelde Trajectnota/MER.

De Trajectnota/MER lag (tegelijktijd met het Ontwerp Tracébesluit Betuweroute en bijbehorende documenten) ter inzage van 4 maart tot 29 april 1996 (zie bijlage 2). Op 15 april 1996 werd te Rotterdam een openbare zitting georganiseerd, waarin de problematiek van de Kortsluitroute aan de orde kwam.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling ervan is gegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft beoordeeld of de Trajectnota/MER voldoende informatie bevat om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming en daarbij op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) getoetst:

- aan de richtlijnen voor het MER<sup>1</sup>], zoals vastgesteld op 18 juli 1995 en aangevuld op 15 september 1995;
- op eventuele onjuistheden<sup>2</sup>];
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>3</sup>].

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen over de Kortsluitroute, alsmede het verslag van de openbare zitting van 15 april. Bijlage 4 geeft een lijst van genoemde reacties.

---

1 Wm, artikel 7.23, lid 2.

2 Wm, artikel 7.23, lid 2.

3 Wm, artikel 7.10.

## 2. OORDEEL OVER HET MER

### 2.1 Oordeel

De Commissie heeft waardering voor de heldere en beknopte wijze waarop de Trajectnota/MER het gevraagde in de richtlijnen behandelt. Zij is van oordeel dat er voldoende informatie is verschaft om het milieubelang volwaardig te laten meewegen in de besluitvorming over de aanleg van de Kortsluitroute.

### 2.2 Toelichting op het oordeel

De belangrijkste punten, waarvoor in de richtlijnen aandacht is gevraagd, zijn:

- onderbouwing van de stelling dat naast de Kortsluitroute de Pendrechtboog niet kan worden gemist voor de ontsluiting van het Waalhavenemplacement;
- beschrijving van de gevolgen voor het (leef)milieu zonder en met Kortsluitroute.

#### **Ontsluiting Waalhavenemplacement**

Met het opstellen van het Vlekkenplan Waalhaven-Zuid en het laten uitvoeren van een Second Opinion onderzoek<sup>4</sup>] hebben initiatiefnemer en bevoegd gezag blijk gegeven zorgvuldig te willen omgaan met de discussie of de Pendrechtboog naast de Kortsluitroute noodzakelijk is. De Commissie heeft behalve het MER ook genoemde rapporten bestudeerd. Zij ondersteunt de conclusie dat de onderzochte alternatieven voor de geplande ontsluiting van het Waalhavenemplacement aanzienlijk duurder zijn en geen significante voordelen opleveren. Het plan dat via een inspraakreactie (nummer 5) is ingediend, acht de Commissie technisch en logistiek/exploitatief onuitvoerbaar.

Uit de inspraakreacties blijkt dat de noch het Vlekkenplan, noch het Second Opinion onderzoek de vertegenwoordigers van de betrokken bewonersgroepen hebben kunnen overtuigen. De Commissie adviseert daarom bij de verdere besluitvorming extra aandacht te besteden aan voorlichting.

#### **Milieugevolgen**

De beschrijving van de milieugevolgen heeft naar het oordeel van de Commissie zorgvuldig plaats gevonden. Per milieugevolg is expliciet aangegeven en gemotiveerd welke aspecten in beschouwing zijn genomen en welke toetsingscriteria zijn gehanteerd.

Enkele kritische kanttekeningen bij het MER (met bijbehorende aanbevelingen voor de besluitvorming) zijn vermeld in hoofdstuk 3 van dit advies. Deze doen geen afbreuk aan het hiervoor geformuleerde oordeel over het MER in zijn totaliteit.

---

<sup>4</sup> Vlekkenplan Waalhaven-Zuid, NS Railinfrabeheer, 13-6-1995; Second Opinion Vlekkenplan Waalhaven-Zuid, Berenschot Osborne, 4-9-1995.

### 3. OPMERKINGEN OVER HET MER

#### **Motivering van het voornemen**

Bij de informatie over de vervoersprognose is niet aangegeven wat de herkomst van de getallen is, dus waar deze uitgebreider zijn uitgewerkt en gemotiveerd.

Aangezien de vervoersprognose in het kader van het MER Betuweroute voldoende aan de orde is gekomen, acht de Commissie dit hier geen wezenlijke tekortkoming.

#### **Ondergronds alternatief**

In de inspraakreacties nummer 6 en 12 wordt als tekortkoming van het MER aangemerkt dat een ondergrondse ligging van de Pendrechtboog niet als alternatief in het MER is meegenomen. Afgezien van het feit dat een dergelijk alternatief formeel in het MER Kortsluitroute niet meer aan de orde is, omdat dit buiten de bandbreedte van de PKB Betuweroute valt, acht de Commissie het ook op inhoudelijke gronden terecht dat deze mogelijkheid in dit MER niet als alternatief is uitgewerkt. De reeds aanwezige belemmeringen en randvoorwaarden, zoals met name de kruising met de Groene Kruisweg en de Waalhavendijk, alsmede de hoogteligging van het Waalhavenemplacement, maken een ondergrondse ligging in de praktijk onmogelijk.

#### **Meest milieuvriendelijke alternatief**

In hoofdstuk 7 wordt een aantal voordelen van het meest milieuvriendelijk alternatief genoemd, die niet tot uitdrukking komen in de tabel "de effecten van de alternatieven". Het betreft een verhoogde externe veiligheid, vermindering van trillingsoverlast en vermindering van de visuele hinder door de verhoogde delen op peilers te plaatsen. Het belang van de ruimtebesparing van een M-baan, die overigens wél in de tabel naar voren komt, wordt in de bestuurlijke reactie van de provincie Zuid-Holland benadrukt.

- Dit kan aanleiding zijn de mogelijkheden voor uitvoering van het meest milieuvriendelijke alternatief nog eens zorgvuldig na te gaan.

#### **Presentatie vergelijking alternatieven**

De tabel effecten van alternatieven, die ook in de samenvatting is opgenomen, geeft overigens in zijn totaliteit geen optimaal inzicht in de belangrijke verschillen tussen de alternatieven, omdat teveel niet-differentiërende gegevens zijn opgenomen en meer en minder belangrijke milieugevolgen evenveel aandacht krijgen.

#### **Bestaande milieusituatie**

In afwijking van de richtlijnen is de bestaande situatie van het milieu (mét de Havenspoorlijn) niet beschreven. Dit had de omwonenden een inzicht gegeven in de te verwachten veranderingen ten opzichte van de huidige geluid-, trillingen- en veiligheidssituatie. Een vergelijking tussen de situatie met de Havenspoorlijn en met de Betuweroute staat wel in het MER Betuweroute, maar daar is bijvoorbeeld voor geluid uitgegaan van de toen gehanteerde voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A), zodat deze gegevens niet goed vergelijkbaar zijn met de gegevens uit het MER Kortsluitroute.

- De Commissie geeft in overweging ten behoeve van de besluitvorming een kort overzicht op te stellen van de belangrijkste verschillen tussen de alternatieven, waarin de bestaande situatie mét Havenspoorlijn als referentie wordt gehanteerd.

Omdat alle daarvoor benodigde informatie wel aanwezig is, acht de Commissie het ontbreken van een dergelijk overzicht geen belangrijke tekortkoming.

#### **Veiligheidsaspecten**

In het MER wordt niet duidelijk aangegeven of de toekomstige woningen in Midden-IJsselmonde bij de bepaling van het groepsrisico zijn meegenomen. Uit een toelichting is het de Commissie gebleken, dat dat wel het geval is.

In tegenstelling tot het gevraagde in de richtlijnen zijn de 'domino-effecten' niet beschouwd. Omdat deze effecten verhoudingsgewijs klein zullen zijn ten opzichte van het totale positieve effect op de externe veiligheid door aanleg van de Kortsluitroute, acht de Commissie de ontbrekende informatie niet essentieel voor de besluitvorming.

De veiligheidseffecten in de bouwfase zijn niet beschreven. De Commissie schat echter in dat deze niet echt onderscheidend zijn tussen de alternatieven.

#### **Geluid en trillingen**

Bij de geluidberekeningen is niet duidelijk in welke mate reeds met de toekomstige bebouwing in Midden-IJsselmonde rekening is gehouden.

- Aangezien het plan voor Midden-IJsselmonde op dit moment wordt ontwikkeld, kan bij de verdere besluitvorming meer in detail naar maatregelen worden gekeken.

Het overwegend theoretische onderzoek dat inzake de M-baan is uitgevoerd geeft goede hoop op verminderde geluidemissie ten opzichte van de uitvoering met een aarden baan, dankzij de 'ingebouwde afscherming'.

- Nader onderzoek in het kader van uitwerking en monitoring van de M-baan zal de vooral praktische leemte in kennis op het gebied van geluidemissie en trillingsafgifte moeten verminderen.

De mogelijke verstoring van de werkzaamheden van de Nederlandse Dagblad Unie (NDU) door trillingen van passerende treinen kan een ernstig probleem zijn. Aangezien de NDU en NS reeds in gesprek zijn over normen en maatregelen, acht de Commissie het verantwoord zich van een oordeel te onthouden over dit specifieke onderwerp.

Ten aanzien van bijzondere geluidgevoelige bestemmingen zijn geen mitigerende maatregelen aangegeven. Die mogen echter bij de enige met name genoemde bestemming, de begraafplaats, zeker niet achterwege blijven (zie inspraakreactie nummer 4).

- Het afwegen van mitigerende maatregelen ten behoeve van de begraafplaats dient een punt van aandacht te zijn bij de verdere uitwerking van het plan.

## BIJLAGEN

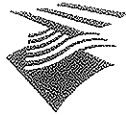
bij het toetsingsadvies over het  
milieu-effectrapport  
Kortsluitroute Rotterdam – Pendrecht

(bijlagen 1 t/m 4)




## BIJLAGE I

Gedeelte uit de brief van het bevoegd gezag d.d. 1 maart 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
afgegeven op:	1 maart '96
nummer:	384-96
bestel:	330-662/616-41
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  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070-3516213  
Telefax 070-3517813

Bereikbaar met tramlijn 1 (station(s)), tramlijn 9 (station hr en es) en buslijn 22 (station es)

## BIJLAGE 2

### Openbare kennisgeving van de toetsingsprocedure in Staatscourant nr. 44 d.d. 1 maart 1996

Staatscourant 44

Vrijdag 1 maart 1996

# Inspraak Betuweroute



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 goederenspoorlijn van ongeveer 560 kilometer lang, die de Rotterdamse haven rechtstreeks verbindt met Duitsland. De Betuweroute wordt de ruggengraat van het goederentransport per spoor binnen Nederland en de belangrijkste verbinding met Duitsland en verder. De aanleg van de Betuweroute past in het overheidsbeleid voor milieu, economie, 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 Vnoerontwerp 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 mening geven over de volgende stukken.



#### Tracénota/MER Kortsluitroute

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

#### 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 Alblasveld, Barendrecht, Bennekom, Buren, Dodewaard, Duiven, Echteld, Elft, Geldermalsen, Giessenlanden, Gorinchem, Graafstroom, Hardinxveld-Giessendam, Heerjansdam, Hendrik-Ido-Ambacht, Kesteren, Lienden, Lingewaard, Neerijnen, Papendrecht, Ridderkerk, Rijnaarden, Rotterdam (en de stadsdelen IJsselmonde en Charlois), Sliedrecht, Tiel, Valkburg, Zevenaar en Zwijndrecht;
- de (hoofd)vestiging van de openbare bibliotheek in bovengenoemde gemeenten;
- het provinciehuys van Zuid-Holland in Den Haag en het provinciehuys van Gelderland in Arnhem;
- de kantoren van het Hoogheemraadschap Alblasveld en de Vijfheerenlanden in Gorinchem, het Polderdistrict Betuwe in Elst, het Waterschap van de Linge in Geldermalsen, het Polderdistrict Rijn en IJssel in Zevenaar, het Polderdistrict Tiel- en Culemborgwaard in Geldermalsen, het Waterschap IJsselmonde in Barendrecht, het Zeeuwingschap Oost-Gelderland in Doetinchem, het Zuivingsstelsel 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- en de Tracénota/MER Kortsluitroute en de Partijde 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.

#### Data en locaties

- 11 maart: Giessenburg  
Dorpshuis De Tè, Breestraat 1  
Tiel  
Theater De Agnietenhof, St. Agnietenstraat 2
- 12 maart: Dodewaard  
Restaurant De Engel, Waalbandijk 102
- 13 maart: Papendrecht  
Hotel Mercure, Lange Tienweg 2  
Metersen  
Dorpshuis Metersen, Achtersteweg 17  
Rotterdam
- 14 maart: Rotterdam  
't Slag, Sandelingsplein 20  
Kerk-Averzaath  
Dorpshuis Averzaath, Daver 46
- 18 maart: Barendrecht  
Cultureel Centrum 't Kruispunt, Middenbaan 111, Bennekom  
't Wapen van Bennekom, Dorpsstraat 52
- 19 maart: Groessen  
Zalencomplex Gieling, Dorpsstraat 29  
Zwijndrecht  
De Vonkenberg, Stoop van Zwijndrechtstraat 2
- 20 maart: Sliedrecht  
Theater De Bonkefear, Scheidelaan 1  
Zevenaar  
De Grietse Poort, Oude Doerburgseweg 24

- 21 maart: Hendrik-Ido-Ambacht  
Dorpshuis De Schoof, Graaf Willemlaan 29  
Echteld  
Het Wapen van Balveren, Voortstraat 6
- 25 maart: Heerjansdam  
Het Dorpshuis, Dorpsplein 1  
Valkburg  
Café Zaal Centraal, Tielbestraat 55
- 26 maart: Gorinchem  
Gemeentehuis, Stadhuisplein 1  
Elft  
Café Restaurant De Vereniging, Dorpsstraat 23

#### Hoe kunt u inspreken?

U kunt zoveel schriftelijk als mondeling uw opvattingen over de genoemde documenten kenbaar maken. Uw schriftelijke reactie kunt u tot 29 april 1996 zenden aan:  
Inspraakpunt Betuweroute,  
Kruispunt 6  
2514 EN Den Haag

Indien u dat wenst 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, Sandelingsplein 20
- 16 april: Gorinchem  
Theater De Nieuwe Duelen, Haarstraat 64
- 17 april: Barendrecht  
Cultureel Centrum 't Kruispunt, Middenbaan 111  
Tiel  
Ekskafé De Beurs, Korenbeursplein 2
- 18 april: Giessenburg  
Dorpshuis De Tè, Breestraat 1
- 22 april: Elft  
Café Restaurant De Vereniging, Dorpsstraat 23
- 23 april: Zevenaar  
De Grietse Poort, Oude Doerburgseweg 24

Alle hoorzittingen beginnen om 19.30 uur (traal 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 Railinfrabeheer en de besturen van gemeenten en provincies in het betrokken gebied. Na 29 april kunt u de ontvangen reacties inzien 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 minister 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, zitting Bestuursrechtsspraak.

#### Nadere informatie en inspraakbrochure

Voor nadere informatie over de inhoud van de genoemde documenten en het aanvragen van voorlichtingsmateriaal kunt u de speciale, gratis informatielijn bellen: 06 - 022 80 05. 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. Overigens is de brochure ook verkrijgbaar op de informatiemarkten.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## **BIJLAGE 3**

### **Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** N.V. Nederlandse Spoorwegen en Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland

**Bevoegd gezag:** minister van Verkeer en Waterstaat en minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** tracébesluit volgens de Tracéwet

**Categorie Besluit m.e.r.:** 2.1

**Activiteit:** de aanleg van een spoorverbinding parallel aan de rijksweg A15 tussen de havenspoorlijn en de Betuweroute, als onderdeel van de Betuweroute: de zogenaamde 'Kortsluitroute'

#### **Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 31 mei 1994

richtlijnenadvies uitgebracht op: 21 juli 1994

richtlijnen vastgesteld op: 18 juli 1995

richtlijnen aangevuld op: 15 september 1995

kennisgeving MER: 4 maart 1996

toetsingsadvies uitgebracht: 18 juni 1996

#### **Bijzonderheden:**

In PKB-deel 3 is het kabinetsstandpunt over de aanleg en het (globale) tracé van de Betuweroute weergegeven. De bovengenoemde spoorverbinding, de 'Kortsluitroute', werd daarin mede op grond van inspraak en adviezen als reservering opengehouden. Als gevolg van de behandeling van het kabinetsstandpunt in de Tweede Kamer is besloten de Kortsluitroute direct te realiseren als onderdeel van de Betuweroute. Daarom wordt hiervoor een aparte m.e.r. uitgevoerd.

De belangrijkste punten, waarvoor in de richtlijnen aandacht is gevraagd, zijn:

- onderbouwing van de stelling dat naast de Kortsluitroute de Pendrechtboog niet kan worden gemist voor de ontsluiting van het Waalhavenemplacement;
- beschrijving van de gevolgen voor het (leef)milieu zonder en met Kortsluitroute.

De Commissie oordeelde dat het gevraagde in de richtlijnen helder en beknopt in het MER is behandeld en er voldoende informatie is verschaft om het milieubelang volwaardig te laten meewegen in de besluitvorming over de aanleg van de Kortsluitroute.

#### **Samenstelling van de werkgroep:**

ir. P. van Duursen (voorzitter toetsingsfase)

ir. W.J. Heijnen

ing. R.J. Houben

ir. E.Ph.J. de Ruiter

ir. K.H. Veldhuis (voorzitter richtlijnenfase)

ir. E.F.H. van Wouden

**Secretaris van de werkgroep:** drs. M. van Eck

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	960319	Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij	Den Haag	960415
2.	960328	Trenité van Doorne Advocaten, namens BV's Joh. Terlouw Holding BV, Joh. Terlouw Onroerend Goed BV en Terlouw Recycling BV en namens J. Terlouw en M. Terlouw	Rotterdam	960415
3.	960329	Bax & Van Herpt Advocaten, namens Handelsmaatschappij G. Spronk en Zn. BV, te Andelst	Doetinchem	960415
4.	960410	College van Kerkvoogden der Hervormde Gemeente Rotterdam-Zuid	Rotterdam	960415
5.	960409	ing. M.J. Bezem	Rotterdam	960507
	960423	idem	idem	960507
6.	960415	Beheersmaatschappij Baris B.V.	Rotterdam	960507
7.	960424	P. Flierenga en G. Holdtgreffe	Rhoon	960507
8.	960515	J.C. Vermaat	Rotterdam	960507
9.	960515	J. van der Veen	Delft	960507
10.	960425	La Gro advocaten, namens Bandenhandel Excelsior Holding B.V. te Rotterdam	Gouda	960507
11.	960425	Loeff Claeys Verbeke, namens Nederlandse Dagbladunie B.V.	Rotterdam	960507
12.	960426	Buruma Maris, namens D.B. Baris, Beheersmaatschappij D.B. Baris B.V., Autobedrijf D.B. Baris B.V. en D.B. Baris Servicestations B.V. te Rotterdam	Rotterdam	960507
13.	960425	De Hollandsche Molen, vereniging tot behoud van molens in Nederland	Amsterdam	960507
14.	960515	Verslag Hoorzitting; sprekers J.C. Vermaat (zie nr. 8), J. van der Veen (zie nr. 9) en Actiecomité Spoorloos en bewonersorganisatie Pendrecht (zie nr. 5).	Rotterdam	960507

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
15.	960524	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Barendrecht	Barendrecht	960528
16.	9605..	Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland	Den Haag	960528
17.	960522	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Albrandswaard	Rhoon	960530
18.	960522	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Rotterdam	Rotterdam	960530
19.	960522	Dagelijks Bestuur van de Stadsregio Rotterdam	Rotterdam	960530