

---

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Optimalisatie Railontsluiting Sloehavengebied  
(Vlissingen-Oost)

4 september 2001

---

970-114

ISBN 90-421-0864-9  
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Minister van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGG/SR/01/002896

uw brief  
27 april 2001

ons kenmerk  
970-115/Sf-sr

onderwerp  
Toetsingsadvies MER Optimalisatie  
Railontsluiting Sloe

doorkiesnummer  
(030) 234 76 38

Utrecht,  
4 september 2001

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Optimalisatie van de Railontsluiting Sloe. 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 graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. L. van Rijn-Vellekoop,  
voorzitter van de werkgroep m.e.r.  
Optimalisatie Railontsluiting Sloehavengebied  
(Vlissingen-Oost)

in afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening  
en Milieubeheer

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Optimalisatie Railontsluiting Sloehavengebied (Vlissingen-Oost)

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffect-  
rapport over Optimalisatie Railontsluiting Sloehavengebied (Vlissingen-Oost),

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd  
gezag) door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep m.e.r.

Optimalisatie Railontsluiting Sloehavengebied (Vlissingen-Oost),

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 4 september 2001

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER .....</b>	<b>2</b>
2.1 Algemeen .....	2
2.2 Toelichting op het oordeel .....	3
<b>3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER .....</b>	<b>3</b>
3.1 Geluid en trillingen.....	3
3.1.1 Algemeen .....	3
3.1.2 Brongerichte en mitigerende maatregelen.....	4
3.2 Externe veiligheid .....	5
3.3 Natuur en landschap.....	6
3.4 Evaluatieprogramma .....	6

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 april 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 88 d.d. 8 mei 2001
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Verzoek om toelichting

## 1. INLEIDING

Rijkswaterstaat, directie Zeeland heeft in samenwerking met Railinfrabeheer (verder te noemen de initiatiefnemer) een trajectstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden voor verbetering van de huidige Sloelijn, het goederenspoor dat het Sloehavengebied (Vlissingen-Oost) verbindt met de hoofdspoorlijn Vlissingen-Roosendaal.

Bij brief van 27 april 2001<sup>1</sup> heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat (V en W; mede namens de Minister van VROM bevoegd gezag) de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER). Het MER is op 8 mei 2001 ter inzage gelegd<sup>2</sup>.

Tijdens de toetsing is de Commissie voor de m.e.r. toelichtende, schriftelijke informatie verstrekt, naar aanleiding van een aantal vragen om toelichting (zie bijlage 5). Tevens heeft op 6 juli 2001 een toelichtend overleg plaats gevonden tussen de Commissie en vertegenwoordigers van bevoegd gezag en initiatiefnemer.

De Commissie voor de m.e.r. gaat er van uit dat de door haar verkregen toelichtende informatie in het verdere verloop van de besluitvormingsprocedure openbaar zal worden gemaakt.

Dit advies van de Commissie voor de m.e.r. bevat het oordeel over het MER samen met de toelichtende informatie. Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wet milieubeheer (Wm) toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen voor het MER<sup>5</sup>, zoals vastgesteld op 5 februari 1999;
- op eventuele onjuistheden;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>5</sup> Wm.artikel 7.23, lid 2

<sup>6</sup> Wm. artikel 7.10

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de standpuntbepaling/het te nemen Tracébesluit. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

## 2. OORDEEL OVER HET MER

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie aanwezig is in het MER samen met de toelichtende informatie** voor een volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming over de keuze van het voorkeurstracéalternatief voor verbetering (optimalisatie) van de Sloelijn.

Het MER is overzichtelijk en toegankelijk ingedeeld, goed leesbaar en duidelijk. Er wordt goed gebruik gemaakt van illustraties en duidelijk kaartmateriaal. De aparte samenvatting geeft de inhoudelijke hoofdzaken, op enkele details na, juist weer.

Het belangrijkste punt van discussie is de keuze van wat als het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) kan worden beschouwd. Dit omdat een andere weging van aspecten ook tot een andere keuze had kunnen leiden. Op dit onderwerp wordt in § 2.2 nader ingegaan.

Verder plaatst de Commissie bij enkele onderdelen kanttekeningen bij de informatie in het MER. Deze betreffen naar haar mening geen essentiële tekortkomingen maar hebben betrekking op onderdelen die bij de besluitvorming (standpuntbepaling) en de nadere uitwerking in de fase van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) nader kunnen worden bezien. De kanttekeningen worden in hoofdstuk 3 van dit advies besproken, leidende tot een aanbeveling. De Commissie hoopt hiermee een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

## 2.2 Toelichting op het oordeel

De argumentatie in het MER om een MMA nader uit te werken op basis van alternatief 2<sup>7</sup> lijkt niet overtuigend. De initiatiefnemer heeft de Commissie toegelicht, dat er bij de keuze om het alternatief 2 als basis voor de ontwikkeling van een MMA te nemen van uit is gegaan dat de alternatieven 1 en 2 elkaar in milieueffecten nauwelijks ontlopen.

Het hoofdmilieuargument (zie MER pag. 180) om alternatief 2 als basis te nemen voor het MMA is, naast een betere toekomstwaarde, dat het door aanvullende maatregelen tegengaan van trillingshinder niet goed mogelijk is. Trillingshinder treedt bij alternatief 1 (iets) meer op dan bij alternatief 2. Het gaat om een klein aantal woningen die in de nieuwe situatie nieuw belast gaan worden.

Door het meer gewicht toekennen aan bijvoorbeeld het extra energieverbruik ten gevolge van circa 6,5 km extra vervoersafstand door het omrijden tussen het Sloe-emplacement en Eindewege dan wel aan een groter nieuw geluidsbelast gebied en aan (visueel-)landschappelijke effecten bij alternatief 2 kan de balans doorslaan naar alternatief 1.

De keuze voor één van beide alternatieven als basis voor het nader uitwerken van het MMA acht de Commissie dan ook vrij arbitrair. Volgens haar zullen vooral nog te maken keuzen bij de nadere inrichting van de spoorlijn van meer belang zijn. De uitwerkingen die aan de hierna in dit advies aan te geven aspecten zullen worden gegeven, zullen dan ook veel meer de mate van milieuvriendelijkheid van het project gaan bepalen. De Commissie denkt daarbij uitdrukkelijk aan het treffen van brongerichte maatregelen tegen geluids- en trillingshinder en aan maatregelen ter verbetering van de externe veiligheid. Dit zal niet alleen het primaire plan-/studiegebied ten goede komen. Het dient vooral ook breder te worden gezien: voor het (indirecte) zogeheten "aandachtsgebied" langs de bestaande hoofdlijn. In § 3.1.2 wordt het een en ander meer uitgewerkt.

## 3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER

### 3.1 Geluid en trillingen

#### 3.1.1 Algemeen

Om de wenselijkheid van mitigerende maatregelen beter te kunnen beoordelen, is beter inzicht gewenst in op welk bestaand en nieuw baangedeelte met welke snelheid met de goederentreinen zal worden gereden. Dit is ook van belang voor de bepaling van de externe veiligheidsaspecten. Toegelicht is, dat op het hoofdspoor (Vlissingen-Roosendaal) de maximale snelheid voor goederentreinen 80 km per uur zal zijn. Op de Sloelijn en ter plaatse van de aan-

---

<sup>7</sup> Alternatief 1 betreft een 5,8 km lang nieuw spoor gebundeld met de Sloeweg /N254 tot aan Eindewege aan de hoofdlijn Vlissingen-Roosendaal, alternatief 2 betreft een 4,2 km nieuw spoor op of langs de waterkering Sloedijk aansluitend op de hoofdlijn tussen Arnemuiden en Lewedorp; de nieuwe Sloelijn wordt geëlektrificeerd.



takking op de hoofdlijn zal de rijsnelheid ten hoogste 40 km per uur zijn bij-  
kens de toelichting.

### 3.1.2 **Brongerichte en mitigerende maatregelen**

In het MER wordt weinig aandacht besteed aan actieve brongerichte maatregelen om de geluidhinder te beperken (zie de richtlijnen, pag. 7). Toch is een aantal argumenten aan te geven waarom deze maatregelen relevant zijn. De Commissie denkt ondermeer aan:

- Door zowel de minister van V en W als de minister van VROM (zie de betreffende passages in het NVVP 2, pag. 93, 94<sup>8</sup> en het NMP 4) wordt aan brongerichte maatregelen de voorkeur gegeven boven effectgerichte maatregelen, zoals schermen en gevelisolatie. Hiermee worden eveneens NVVP- en NMP-doelstellingen ten aanzien van buiten- en natuurgebieden en ten aanzien van het generieke beleid tot terugdringing van de geluidhinder ten gevolge van railverkeer ondersteund.
- De kosteneffectiviteit van brongerichte maatregelen ten opzichte van effectgerichte is in een aantal studies overtuigend aangetoond<sup>9</sup>.

Bij de uitvoering van bronmaatregelen<sup>10</sup> onderscheidt de Commissie de volgende onderdelen:

- Het verbeteren van de akoestische kwaliteit van het op het betreffende baanvak gebruikte materieel door modificatie van de (wiel- en) remsystemen en aanvullende systemen als schorten en dergelijke, in combinatie met een gericht onderhoudsregime. De effecten hiervan komen vooral ten goede aan de traversen door Goes, Kapelle en Krabbendijke en verder gelegen woongebieden.
- Het verbeteren van de akoestische kwaliteit van de bovenbouwconstructie door intensiever onderhoud (zie rapport akoestisch slijpcriterium van Rail-infrabeheer) eventueel in combinatie met geoptimaliseerde rail- en bovenbouwsystemen en miniafscherming. Hierdoor kan naast een geluidsreductie ook een significante trillingsreductie gerealiseerd worden.
- Het ontwikkelen van gebruiksregels van de baan, bijvoorbeeld in de vorm van gedifferentieerde tariefvorming, een preferent baangebruik voor stil materieel in relatie tot het systeem van emissieplafonds en/of een nachtrijverbod voor lawaaiig materieel.

De Commissie realiseert zich dat de Sloelijn een onderdeel is van een groter geheel van (goederen)spoorlijnen en dat het belang van het treffen van bronmaatregelen het project Sloelijn op zich overstijgt. De Commissie realiseert zich echter ook dat door toekomstig pendelverkeer met Antwerpen, shuttles vanaf de eventuele WCT en de specifieke chemische transporten er kansen liggen om een substantieel deel van het vervoer stiller te laten rijden. De ef-

---

<sup>8</sup> Zie Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2000-2001, 27455, nr. 3, pag. 93: "Voorts geldt als uitgangspunt dat bronmaatregelen de voorkeur verdienen. (...) Voor het spoor wordt een soortgelijke aanpak gevolgd. (...) Door minder voor schermen en meer voor bronmaatregelen te kiezen, is naar verwachting een grotere kosteneffectiviteit te behalen van de maatregelen voor weg en spoor."

<sup>9</sup> Zie onder andere de KPMG studie: Stillere treinen: een bron van besparingen d.d. 25 maart 1998.

<sup>10</sup> Zie de onderzoeksprogramma's van de European Rail Research Institute, het Stiller Trein Verkeerproject en het sinds kort opgestarte Innovatieprogramma Geluid van V en W en VROM.

fecten van het toenemend gebruik van de Sloelijn zullen ook buiten het directe plangebied/ studiegebied optreden, vooral in het indirecte "aandachtsgebied" langs de bestaande hoofdlijn.

- Gezien bovengenoemde beleidsdoelstellingen adviseert de Commissie de toepassing van brongerichte maatregelen in het voorliggende geval nader te bezien en criteria te stellen aan het gebruik van het spoorwagennet. Daarbij kunnen de systematieken van emissieplafonds en gebruiksregels nuttig zijn, waarbij er bij het vaststellen van de plafondwaarden en van de zone geanticipeerd dient te worden op de effecten van bronbeleid. De Commissie adviseert het bevoegd gezag hiertoe een aanzet te geven in haar ontwerpbesluit (bij standpuntbepaling).

## 3.2 Externe veiligheid

De externe veiligheid van de verschillende tracé-alternatieven zijn volgens de daarvoor aangewezen (standaard) methoden op een juiste wijze gepresenteerd. Bij de gehanteerde methode om faalfrequenties te berekenen wordt wel op een vrij pessimistische wijze rekening gehouden met de invloed van overwegen en wissels bij hogere rijsnelheden.

Blijft het aandachtspunt van de overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico in Goes en Kapelle in de huidige situatie ten gevolge van vooral het goederenvervoer van LPG. Aan deze meest kritische factor voegen de voorgenomen activiteiten, inclusief eventuele containers met gevaarlijke stoffen afkomstig van de WCT, niet of nauwelijks iets toe.

In het MER (zie pag. 143) wordt een aantal maatregelen opgesomd om het groepsrisico te verbeteren. Een geheel andere alternatieve mogelijkheid betreft het transport per buisleiding van het LPG in plaats van per trein. Hoewel een dergelijke mogelijkheid de reikwijdte van deze trajectstudie te boven gaat, zou die wel tevens een nuttige doorwerking hebben op de veiligheidssituatie bij het verdere transport door bijvoorbeeld de stedenring in Noord-Brabant en bij Venlo. Deze mogelijkheid zou in het algemene kader van verbetering van de externe veiligheidssituatie in Zeeland (en Noord-Brabant) in de beschouwing moeten worden betrokken.

Verder dient bij de nadere uitwerking aandacht te worden besteed aan de bereikbaarheid van ongevalslocaties (voor brandweer, ambulances e.d.).

- De Commissie beveelt aan de mogelijkheden om het groepsrisico terug te dringen en de bereikbaarheid bij ongevallen nader bij de besluitvorming te betrekken en in de OTB-fase nader uit te werken.

In de inspraak<sup>11</sup> wordt gewezen op de consequenties van de sporenuitbreiding op het emplacement Sloe richting Nieuwdorp wat betreft veiligheid, alsmede geluidhinder.

- De Commissie beveelt aan de milieugevolgen van deze nieuwe situatie nader te bezien.

---

<sup>11</sup> Zie reactie nr. 53 (bijlage 4).

### 3.3 Natuur en landschap

Volgens de richtlijnen (pag. 7) dienen bij alternatief 2 enkele uitvoeringswijzen voor de vrije kruising met de A58 nabij de aansluiting op de hoofdbaan op hun merites te worden beoordeeld. Er staat letterlijk: "Als technische varianten dienen in ieder geval te worden uitgewerkt: een spoorviaduct over de A58, een spoorviaduct over een verlaagde (in een betonnen bak of in een plaatselijke polder aan te leggen) A58 en een spoorbaan op maaiveld met een verhoogde respectievelijk verlegde A58."

Een uitwerking van de uitvoeringswijze van dit aansluitpunt heeft mede ten doel om de visuele effecten, bijvoorbeeld gezien vanuit het nabijgelegen recreatiegebied Oranjeplaat bij het Veerse Meer, van dit verhoogde viaduct/ 8 m hoge fly-over te kunnen beoordelen en met andere varianten te kunnen vergelijken.

De Commissie heeft ter toelichting ontvangen delen van een technische nota die betrekking hebben op de kruising van de A58 bij alternatief 2. Ze heeft daarbij de volgende kanttekeningen. Een niet door de richtlijnen genoemde spoortunnel onder de A58 wordt afgewezen als onlogisch en te duur. Daarmee is nog niet in beschouwing genomen de wel gevraagde variant van een spoorviaduct over een verlaagde A58.

Een nader aandachtspunt is dat bij krappe boogstralen van de aansluiting eventueel een specifieke, extra bron van geluidhinder op kan treden.

- De Commissie beveelt aan bij de besluitvorming en bij de nadere uitwerking ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit de landschappelijk-visuele inpassing van dit viaduct te betrekken. Daarbij zal bijvoorbeeld ook een afschermende werking door bomen/vegetaties op geschikte afstand moeten worden bezien.

### 3.4 Evaluatieprogramma

De Commissie adviseert de volgende aspecten in het evaluatieprogramma op te nemen:

- het feitelijke verloop in de tijd van de goederenvervoersvraag op de Sloelijn (met name hoeveelheid en soort goederen, zoals gevaarlijke stoffen<sup>12</sup>) en van de modal split;
- geluidsemissie: hetzij door monitoring van de wiel- en railruwheid en verdere akoestische kwaliteit van het materieel, hetzij door monitoring van de geluidsemissie van treinpassages;
- evaluatie van trillingsniveaus op te bepalen punten.

---

<sup>12</sup> Zie reacties nr. 53, 67, 77 e.a. (bijlage 4).

## BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies over het milieueffectrapport  
Optimalisatie Railontsluiting Sloehavengebied  
(Vlissingen-Oost)

(bijlagen 1 t/m 5)

## BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 27 april 2001 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de Commissie voor de Milieu-  
effectrapportage  
t.a.v. de voorzitter van de Werkgroep  
'Optimalisatie Railontsluiting Sloe'  
mevrouw ir H.Ch.M. Heyning  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de Milieu-effectrapportage
Ingekomen op:	9 MEI 2001
Aan:	
Bestelnummer:	070 - 66
Bestelnummer:	S17

Contactpersoon  
P. Dronkert  
Datum  
27 april 2001  
Ons kenmerk  
DGG/SR/01/002896  
Onderwerp  
Trajectnota/MER 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe'.

Doorkiesnummer  
070 - 351 13 94  
Bijlage(n)  
-  
Uw kenmerk  
-

Geachte mevrouw,

Op 9 mei 2001 start de ter inzage ligging van de Trajectnota/MER 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe'. De Trajectnota/MER ligt tot en met 4 juli 2001 ter inzage. Belanghebbenden kunnen in die periode hun reactie op de TN/MER kenbaar maken.

Enkele exemplaren van de Trajectnota/MER zijn of worden u separaat toegezonden.

Ik verzoek u, conform art. 7.26 lid 1 van de Wet Milieubeheer, een toetsingsadvies over het MER 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe' uit te brengen en mij dit uiterlijk 8 augustus 2001 toe te zenden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Postbus 20901, 2500 EX DEN HAAG  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon (070) 351 6171  
Telefax 070 - 351 1696

## BIJLAGE 2

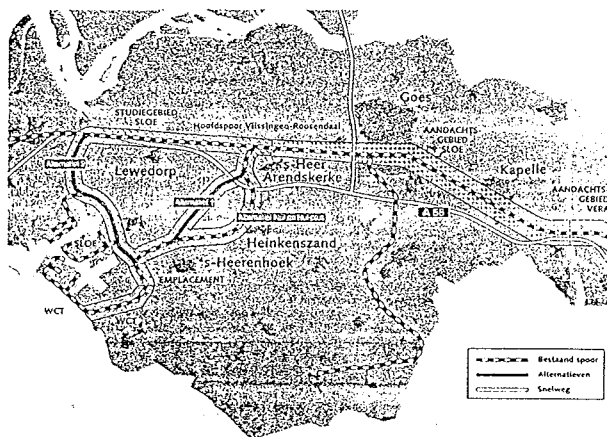
### Kennisgeving van de terinzagelegging van Optimalisatie Railontsluiting Sloe in Staatscourant nr. 88 d.d. 8 mei 2001.

Nederlandse Staatscourant - Nr. 88

MINISTERIES

Dinsdag 8 mei 2001 11

# Inspraak Trajectnota/MER 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe'



Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
"Optimalisatie Railontsluiting Sloe"  
Kneuterdijk 6  
2514 EN DEN HAAG

U kunt levens ook schriftelijk inspreken via de internet-site [www.sloelijn.nl](http://www.sloelijn.nl)

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens

U kunt uw zienswijze op de Trajectnota/MER ook kenbaar maken tijdens de openbare hoorzitting die plaatsvindt op

donderdag 's-Heerenhoek  
19 juni 2001 in Verenigingsgebouw 'De Jeugdhoeve'  
Blikhoek 4

De hoorzitting start om 19.30 uur (zaal open om 19.00 uur). Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, wordt u verzocht dit vóór 15 juni 2001 aan het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat kenbaar te maken.

Gedurende de periode 9 mei tot en met 4 juli 2001 ligt de Trajectnota 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe', met daarin opgenomen een Milieu-Effectrapport (MER), ter inzage. De Trajectnota/MER doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet

#### De Sloelijn

De Sloelijn is de goederenspoorlijn, die het Sloegebied (havengebied Vlissingen-Oost) verbindt met het hoofdspoor Vlissingen-Roosendaal. Door de economische groei van het Sloegebied zullen in de toekomst meer goederentreinen gebruik gaan maken van deze verbinding. De Sloelijn kan deze groei van het goederenverkeer aan, maar voldoet op dit moment niet aan de daarvoor gestelde milieu- en veiligheidsnormen. Bovendien is de Sloelijn niet geëlektrificeerd. Op het gebied van geluid, trillingen en overwegen worden aanvullende maatregelen voorgesteld om wel aan deze eisen te kunnen voldoen.

#### De Trajectnota/MER 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe'

De Trajectnota/MER 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe' beschrijft de problemen op de Sloelijn. Tevens bevat de nota de resultaten van het onderzoek naar de mogelijkheden om de railontsluiting van het Sloegebied te optimaliseren. In de Trajectnota/MER staan vier alternatieven beschreven. Elk alternatief is op de volgende effecten onderzocht: geluid, trillingen, externe veiligheid, bodem en water (grond- en oppervlaktewater), landschap en cultuurhistorie, ecologie, verkeer en vervoer, mens, ruimtelijke ordening en sociale beleving, lucht, spaar-capaciteit, toekomstwaarde. In de Trajectnota/MER vindt u een vergelijking plaats van de effecten van de vier alternatieven op de omgeving.

#### Waar kunt u de Trajectnota/MER inzien?

De Trajectnota/MER 'Optimalisatie Railontsluiting Sloe' kunt u van 9 mei tot en met 4 juli 2001 tijdens de

reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Borsele (in Heenkenszand), Goes, Kapelle, Middelburg, Reimerswaal (in Kruiningen) en Vlissingen;
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken te Goes, Heenkenszand, Kapelle, Vlissingen en Yerseke;
- de Zeeuwse bibliotheek te Middelburg;
- het provinciaal informatiecentrum te Middelburg;
- het kantoor van het Waterschap de Zeeuwse Eilanden te Goes;
- het kantoor van Zeeland Sports te Oost-Souburg;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat Directie Zeeland te Middelburg;
- de bibliotheken van de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide te Den Haag.

U kunt de Trajectnota/MER ook inzien op de internet-site [www.sloelijn.nl](http://www.sloelijn.nl)

#### Informatiemarkten

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota/MER worden twee informatiemarkten georganiseerd. Van 18.00 tot 22.00 uur geven de projectmedewerkers een toelichting op de Trajectnota/MER en beantwoorden zij uw vragen.

De informatiemarkten worden gehouden op

15 mei 2001 's-Heerenhoek  
in Verenigingsgebouw 'De Jeugdhoeve'  
Blikhoek 4

16 mei 2001 Goes  
in Hotel Gues  
Anthony Folkestraat 100

#### Hoe kunt u inspreken?

U kunt zowel mondeling als schriftelijk op de Trajectnota/MER reageren. Uw schriftelijke reactie dient u uiterlijk 4 juli 2001 te sturen naar

#### Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Mede op basis van de inspraakreacties op en de adviezen over de Trajectnota/MER, bepaalt de minister van Verkeer en Waterstaat, in samenspraak met de minister van VROM, haar Standpunt over het voorkeursalternatief. Dit Standpunt wordt gedetailleerd uitgewerkt in een Ontwerp-Tracébesluit, waarop naar verwachting begin 2002 opnieuw kan worden ingesproken.

Zo spoedig mogelijk na de afloop van de inspraaktermin kunt u de door het Inspraakpunt ontvangen reacties, alsmede het verslag van de hoorzitting, inzien op de locaties waar momenteel de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

#### Nadere informatie

In de informatiespecial over de Trajectnota/MER vindt u kort en bondig de hoofdlijnen van dit rapport. Deze special is gratis verkrijgbaar op de informatiemarkten en op de adressen waar de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

Voor het bestellen van de Trajectnota/MER of het aanvragen van de informatiespecial, kunt u contact opnemen met het informatiepunt Optimalisatie Railontsluiting Sloe, telefoon (0117) 30 19 98.

Voor informatie over de inhoud van de Trajectnota/MER, kunt u terecht bij de projectleider, de heer ing. A. Specijberg van Rijnswaterstaat, telefoon (040) 233 47 06 en bij de heer J. van Dee van Rijkswaterstaat Directie Zeeland, telefoon (0118) 68 65 57.

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 02.

 **Inspraakpunt**  
Verkeer en Waterstaat

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zeeland (in samenwerking met Railinfrabeheer) voor de Minister van Verkeer & Waterstaat

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

**Besluit:** besluit ingevolge de Tracéwet

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C2.1

**Activiteit:** Het gaat om de optimalisatie van de bestaande goederenspoorlijn die het Sloegebied (havengebied Vlissingen-Oost) verbindt met de hoofdspoorlijn Vlissingen-Rosendaal. De huidige lijn kan (zeker in de toekomst) niet voldoen aan te stellen milieueisen ten aanzien van geluid, trillingen en veiligheid.

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 9 september 1998  
richtlijnenadvies uitgebracht: 10 november 1998  
richtlijnen vastgesteld: 5 februari 1999  
kennisgeving MER: 8 mei 2001  
toetsingsadvies uitgebracht: 4 september 2001

**Bijzonderheden:** De startnotitie gaf reeds een duidelijk beeld van de beoogde opzet en werkwijze bij de opstelling van de trajectnota MER. De Commissie heeft daarom volstaan met het naar voren brengen in haar advies voor richtlijnen van aanvullende aandachtspunten, mede naar aanleiding van de inspraakresultaten.

Er is samenhang tussen dit project en de m.e.r. capaciteitsuitbreiding spoorverbinding Rosendaal-Antwerpen (VERA/M11)<sup>1</sup>.

Er zijn tevens plannen voor de aanleg van een containeroverslagterminal in het Sloegebied: de Westerschelde Container Terminal (WCT)<sup>2</sup>. Deze WCT-plannen zijn met een apart scenario bij dit MER betrokken. Zij betekenen ruwweg meer dan een verdubbeling van het aantal treinen voor de diverse perioden van de dag ten opzichte van de autonome ontwikkeling in 2020.

De Commissie heeft een aantal vragen om toelichting gesteld. Toelichtende, schriftelijke informatie is verstrekt en een toelichtend overleg heeft plaats gevonden.

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie aanwezig is in het MER samen met de toelichtende informatie voor een volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming over de keuze van het voorkeurs-

---

<sup>1</sup> Zie project 976.

<sup>2</sup> Zie project 1072.

tracéalternatief voor verbetering (optimalisatie) van de Sloelijn. Zij doet een aantal aanbevelingen voor:

- het treffen van bronmaatregelen tegen geluid- en trillingshinder, vooral ook ten gunste van het "aandachtsgebied" langs de bestaande hoofdspoorlijn;
- mogelijkheden om het groepsrisico terug te dringen en de bereikbaarheid van ongevalslocaties nader uit te werken;
- de landschappelijk-visuele inpassing van een spoorviaduct over de A58 bij alternatief 2;
- het evaluatieprogramma.

**Samenstelling van de werkgroep:**

drs. J.W. Beijersbergen (richtlijnenfase)

dr. G.J. van Blokland

ir. H.Ch.M. Heyning (voorzitter richtlijnenfase)

ir. G.W. Hoftijzer

ir. J. Krabbendam

drs. R.H.D. Lambeck (toetsingsfase)

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter toetsingsfase)

**Secretaris van de werkgroep:**

ir. R.I. Seijffers



**BIJLAGE 4****Lijst van inspraakreacties en adviezen**

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
1.	2001-05-09	A.J.M. Verburg	Goes	2001-06-14
2.	2001-05-08	W.F.K. Lenshoek	Kloetinge	2001-06-14
3.	2001-05-09	J. Sinke	Kruiningen	2001-06-14
4.	2001-05-10	S.D. Jansen	'sHeerHen- drikskinderen	2001-06-14
5.	2001-05-10	naam bekend bij bevoegde instantie		2001-06-14
6.	2001-06-01	naam bekend bij bevoegde instantie		2001-06-14
7.	2001-05-11	naam bekend bij bevoegde instantie		2001-06-14
8.	2001-05-17	A.J. de Beijer	's-Heer Arendskerke	2001-06-14
9.	2001-05-17	J.H.C. van der Rest	Oostkapelle	2001-06-14
10.	2001-05-	G. Hoek van Dijke	Arnemuiden	2001-06-14
11.	2001-05-19	J. Stoutjesdijk	Lewedorp	2001-06-14
12.	2001-05-	L.H. Vermue	Heinkerszand	2001-06-14
13.	2001-05-19	J.C.P. Willemse	Middelburg	2001-06-14
14.	2001-06-01	J. Boonman	Lewedorp	2001-06-14
15.	2001-05-20	W. Buitendijk	Kloetinge	2001-06-14
16.	2001-05-20	W.P. Maris	Goes	2001-06-14
17.	2001-05-20	J.M. Buitendijk	Kloetinge	2001-06-14
18.	2001-05-20	F.J. Griek	Krabbendijke	2001-06-14
19.	2001-05-19	J.S. Winter	's-Heerenhoek	2001-06-14
20.	2001-05-19	J.S. Winter	's-Heerenhoek	2001-06-14
21.	2001-05-	J.A. Nagelkerke	Krabbendijke	2001-06-14
22.	2001-05-21	Dorpsraad Nieuwdorp	Nieuwdorp	2001-06-14
23.	2001-05-27	F.A.D. van Nieulande	Nieuw en St. Joosland	2001-06-14
24.	2001-05-29	R.J. Veenstra	's-Heer Arendskerke	2001-06-14
25.	2001-05-28	drs. S.P. van der Zee	Middelburg	2001-06-14
26.	2001-05-31	L.C. Geluk	Goes	2001-06-14
27.	2001-05-31	G.M. Versteeg	Nieuw- en Sint Joosland	2001-06-14

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
28.	2001-05-31	J.A. Schier	Oost-Souburg	2001-06-14
29.	2001-06-05	J.R. de Visser	Lewedorp	2001-06-14
30.	2001-06-05	L.J.M. van der Drift	Kloetinge	2001-06-14
31.	2001-06-07	P.A.M. de Jonge	Goes	2001-06-14
32.	2001-06-08	J.W. Bickelmeijer	's-Heer Arendskerke	2001-06-14
33.	2001-06-10	I.A. Dekker	's-Heer Arendskerke	2001-06-14
34.	2001-06-12	M.J. Wekker	's-Heerenhoek	2001-06-14
35.	2001-06-08	N.V. Delta Nutsbedrijven	Middelbrug	2001-06-14
36.	2001-06-12	Th.H. Leloux	Kapelle	2001-06-14
37.	2001-06-08	P. Westerhuis	Heinkenszand	2001-06-14
38.	2001-06-17	A.M.J.R. Herbers	Middelburg	2001-07-01
39.	2001-06-17	R.R. Boerman	Heinkenszand	2001-07-01
40.	2001-06-19	J.J. Beuker	Kloetinge	2001-06-01
41.	2001-06-18	H.W. Matteuzzi-van Nunen/Drs. C. Matteuzzi	Ovezande	2001-07-05
42.	2001-06-12	M. Paauwe	Krabbendijke	2001-07-05
43.	2001-06-20	A. van Schaik	Goes	2001-07-05
44.	2001-06-21	ing. M.J. Verhage	Vlissingen	2001-07-05
45.	2001-06-22	M.C.M. Smits	's- Heeren- hoek	2001-07-05
46.	2001-06-25	J.P. de Jonge	Lewedorp	2001-07-05
47.	2001-06-25	J.M. Dekker	Heinkenszand	2001-07-05
48.	2001-06-26	N. Gruijters-Schellekens	's-Heer Arendskerke	2001-07-05
49.	2001-06-28	J.C. de Winter	Arnemuiden	2001-07-05
50.	2001-07-03	L.G. Traas	's-Heerenhoek	2001-07-05
51.	2001-06-30	R.H. van der Pols, Bewoners Be- langhebbenden Groep Moerdijk- Zandvliet Bewoners Comité Bredascstraat e.o.	Bergen op Zoom	2001-07-05
52.	2001-06-28	H.J. Lintvelt/ J.C. van den Dries	Goes	2001-07-05
53.	2001-06-29	Bewoners Jacobs- en Quarlespol- der/ bewoners buurtschap Lewe- dorp		2001-07-05
54.	2001-06-29	Gedeputeerde Staten van Zeeland	Middelburg	2001-07-05

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
55.	2001-06-28	Zeeland Seaports	Vlissingen	2001-07-05
56.	2001-06-26	C. Dekker	's-Heer Arendskerke	2001-07-05
57.	2001-06-28	Stichting Leefbaar Zeeland	Ellewoutsdijk	2001-07-05
58.	2001-06-26	J.M. de Jager	Lewedorp	2001-07-05
59.	2001-06-16	C.L. Wolfert	Krabbendijke	2001-07-05
60.	2001-07-02	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Roosendaal	Roosendaal	2001-07-05
61.	2001-07-05	Recreatiecentrum Stelleplas	Heinkenszand	2001-07-05
62.	2001-06-30	M.C.Steijn en J.M. Steijn- de Winter	Lewedorp	2001-07-05
63.	2001-07-02	Vereniging Redt de Kaloot	Nieuwdorp	
64.	2001-07-02	J. Bruggraaf, namens bewoners Sloeweg	Lewedorp	2001-07-05
65.	2001-06-29	Zuidelijke Land en Tuinbouworani- satie	's-Heer Abts- kerke	2001-07-05
66.	2001-07-01	J.B. Steketee	Kapelle	2001-07-05
67.	2001-07-04	Bewoners Parallelweg	Goes	2001-07-16
68.	2001-07-03	Stichting Dorpsraad Heinkenszand	Heinkenszand	2001-07-05
69.	2001-07-04	Mw. W.L.J. van der Linden	Kloetinge	2001-07-05
70.	2001-07-05	H. van Gellecum	Goes	2001-07-05
71.	2001-07-03	Stichting Overlegorgaan 's Heer Arendskerke	's-Heer Arendskerke	2001-07-16
72.	2001-07-04	Kamer van Koophandel Zeeland	Middelburg	2001-07-16
73.	2001-07-03	J. Rijk, e.a.	Heinkenszand	2001-07-16
74.	2001-07-04	Mw. E.A. van Zunderen-Obbes	Heinkenszand	2001-07-16
75.	2001-07-03	Dhr. E. Westerveld, namens NV Westerscheldetunnel	Goes	2001-07-16
76.	2001-07-02	C.C. Steketee	Oudelande	2001-07-16
77.	2001-07-02	H. van Gellecum	Goes	2001-07-16
78.	2001-07-02	Vereniging Redt de Kaloot	Oudelande	2001-07-16
79.	2001-06-27	A. Schrier	Krabbendijke	2001-07-16
80.	2001-06-28	C. Rentmeester	's-Heerenhoek	2001-07-16
81.	2001-06-28	M.M. Rentmeester	's-Heerenhoek	2001-07-16
82.	2001-07-04	M.P. Baauw	's-Heerenhoek	2001-07-16
83.	2001-07-06	Bewoners Parallelweg Goes	Goes	2001-07-16

<b>nr.</b>	<b>datum</b>	<b>persoon of instantie</b>	<b>plaats</b>	<b>datum van ontvangst Cie. m.e.r.</b>
84.	2001-07-09	Railion	Utrecht	2001-07-16
85.	2001-06-19	Verslag hoorzitting	's-Heerenhoek	2001-07-20
86.	2001-06-16	A.P. van Wijnen	Goes	2001-07-26

## Bijlage 5

# Verzoek om toelichting op het MER Optimalisatie Railontsluiting Sloe

Naar aanleiding van de haar ter beschikking gestelde informatie heeft de Commissie nog een aantal vragen die een nadere toelichting behoeven om volledig te kunnen beoordelen of het MER de essentiële informatie bevat voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming. Zij acht een informeel overleg/mondelinge toelichting gewenst. Zo mogelijk zal een eerste schriftelijke reactie van te voren de doelmatigheid van dit overleg bevorderen. Voor dit mondelinge overleg is inmiddels reeds gereserveerd: **vrijdag 6 juli a.s. vanaf 13.30 uur te Utrecht.**

Het betreft in het bijzonder de volgende vragen/aandachtspunten:

1. In het MER wordt alternatief 2 als basis genomen voor het MMA. Een hoofdmilieuargument (zie pag. 180) is dat het door aanvullende maatregelen tegen gaan van trillingshinder niet goed mogelijk is. Trillingshinder treedt bij alternatief 1 (iets) meer op dan bij alternatief 2 (samenvatting pag. 29 stelt dat het gaat om een klein aantal woningen; zie ook tabel 2, pag. 30). Dit terwijl alternatief 1 het beste is voor de milieusituatie in de woonomgeving (zie samenvatting pag. 33), er dan grotendeels bundeling plaats vindt met een bestaande weg en er daardoor niet of nauwelijks nieuwe barrièrevorming en versnippering ontstaat, van geen verhoogde aansluiting op de hoofdlijn sprake zal zijn, en de vervoersafstand van en naar Roosendaal/ Antwerpen en verder kms korter is (dus tevens minder energieverbruik). Verder is het de vraag of de trillingshinder op de hoofdlijn primair door reizigersmaterieel dan wel door goederenmaterieel wordt veroorzaakt.  
Kan nader worden toegelicht welke milieuargumenten en welke andere wegingsfactoren bij deze keuze, welke (belangrijke) rol gespeeld hebben<sup>1</sup>?
2. Voor bestaande situaties geldt volgens het Besluit Geluidhinder Spoorwegen het "standstill" principe ten opzichte van een bepaalde referentiesituatie. Welke referentiesituatie dat is hangt af van welke de laagste geluidbelasting geeft: a) de situatie in 1987 of b) de huidige (genomen is: 1997). De situatie in 1987 lijkt in het geheel niet te zijn onderzocht. In hoeverre is de situatie in 1987 een stillere en welke consequenties heeft dat voor de te nemen geluidsmaatregelen?
3. Kan (voor alternatief 1 en 2) nader worden aangegeven met welke snelheid op welk baangedeelte zal worden gereden? Waar is sprake van voegloos spoor?
4. Er wordt weinig aandacht besteed aan een actief bronbeleid (zie richtlijnen pag. 7) wat betreft geluidhinder. Het lijken nogal obligate argumenten om van toepassing af te zien. Dit terwijl actief bronbeleid onderdeel vormt van het beleid volgens het NVVP (vergelijk ook de Hanzelijn). Kan nader worden aangegeven in hoeverre bijvoorbeeld de volgende mogelijkheden zijn beschouwd en in aanmerking voor toepassing komen:
  - Het ontwikkelen van geluidgebruiksregels van de baan. Bijvoorbeeld geen lawaaiig materieel in de nachtperiode, preferent baangebruik van stil materieel, het operationaliseren van het systeem van emissieplafonds waarbij niet alleen de geluidsproductie begrensd wordt maar ook rekening gehouden wordt met toekomstig stil materieel.
  - In hoeverre er specifiek stil materieel kan gaan rijden. Er is sprake van veel dedicated vervoer (bijv. de LPG wagons). Dit materieel kan wellicht al omgebouwd worden zonder veel problemen in interoperabiliteit te veroorzaken.

---

<sup>1</sup> Hoe is bijvoorbeeld omgegaan met het verschillen in ruimtebeslag, het kappen van bomen in groenstroken, de verstoring door de verhoogde ligging op de Sloedam, de visuele verstoring door een hoge viaductaansluiting op de hoofdlijn (bijvoorbeeld gezien vanuit het recreatiegebied Oranjeplaat bij het Veerse Meer), het extra aantal overwegen langs de hoofdlijn tussen Lewedorp en Eindewege (barrièrewerking) en extra wachttijden bij overgangen op de hoofdlijn?

- Alhoewel modificatie van de baanconstructie nog niet zo veel effect op de geluidsproductie van goederenwagons heeft, kan dat voor trillingen wel een wezenlijk effect hebben. In hoeverre is het toepassen van bijvoorbeeld een intensiever slijpregime op de hoofdbaan Vlissingen-Goes gunstig, zeker gezien het feit dat er in de toekomst reizigersmaterieel gaat rijden met een lagere wielruwheid?
  - Verlaging van de snelheid in de nachtperiode, mogelijk gemaakt omdat dan het "goederenpad" tussen het reizigersmaterieel ruimer is.  
Opvallend is dat wat betreft trillingen er in het MER wel materieel gelieerde maatregelen voorgesteld worden en de mogelijkheden die er zijn ter beperking van de geluidproductie niet genoemd worden.
5. Volgens de richtlijnen (§ 3.1, pag. 5, derde alinea) dient op het volgende te worden ingegaan: "In verband met de gewenste verandering in de 'modal split' is de capaciteit en de kwaliteit van de treindienst in concurrentie met vervoer per vrachtauto van belang. Ook de kostentoedeling aan de toekomstige beheerder(s) (*gebruikers*) zal bepalend zijn voor de concurrentiepositie van het vervoer per spoor. Per alternatief dient daarom ook een indicatie gegeven te worden van het kostenniveau (aanlegkosten versus kosten voor onderhoud en beheer) op jaarbasis. Met deze informatie kan worden bepaald of hogere aanlegkosten van enig alternatief door hogere terugverdieneffecten vanwege lagere onderhoud- en infrastructuur-exploitatiekosten, worden gecompenseerd".  
Kan worden aangegeven waar dit gebruik- en exploitatieaspect nader is uitgewerkt dan wel nader worden gemotiveerd waarom daaraan geen aandacht is besteed?
  6. In de richtlijnen (§ 3.1, pag. 6) staat: "Ook dient aandacht besteed te worden aan de mogelijke plaats van het voorliggende spoorproject binnen het grotere verband van (toekomstige) ontwikkelingen van de infrastructuur in deze regio (aansluiting op de Westerscheldetunnel, N252, N57, A58). Tevens dient rekening te worden gehouden met realisatiemogelijkheden van complexe, toekomstige knooppunten, kruispunten en aansluitingen".  
Kan worden aangegeven waar dit nader is uitgewerkt dan wel nader worden gemotiveerd waarom daaraan geen aandacht is besteed?
  7. Volgens de richtlijnen (pag. 7) dienen bij alternatief 2 enkele uitvoeringswijzen voor de vrije kruising met de A58 nabij de aansluiting op de hoofdbaan op hun merites te worden beoordeeld. Er staat letterlijk: "Als technische varianten dienen in ieder geval te worden uitgewerkt: een spoorviaduct over de A58, een spoorviaduct over een verlaagde (in een betonnen bak of in een plaatselijke polder aan te leggen) A58 en een spoorbaan op maaiveld met een verhoogde respectievelijk verlegde A58."  
Kan worden aangegeven waar dit nader is uitgewerkt dan wel op welke milieuargumenten niet nader uitgewerkte opties zijn afgevallen? Is ter plaatse nog sprake van een nieuwe weg naar Veere en een nieuwe aansluiting?
  8. Volgens de richtlijnen (pag. 8) zal in dit MER ook de relevante samenhang met het project VERA beknopt aan de orde moeten komen. Kan aangegeven worden waar dit in het MER staat en hoe dit zit?
  9. Welke reële mogelijkheden er nog zijn om de hinder en risico's (overschrijding groepsrisico) ten gevolge van de Sloelijn (+WCT) in in het bijzonder Goes en Kapelle langs de hoofdlijn verder terug te dringen?

Romke Seijffers,  
werkgroepsecretaris,  
Utrecht, 15 juni 2001