

Vergaderjaar 1995–1996

22 589

Betuweroute

Nr. 107

BRIEF VAN DE MINISTERS VAN VERKEER EN WATERSTAAT EN VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTELIJKE ORDENING EN MILIEU-BEHEER

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 29 februari 1996

Hierbij bieden wij u ter informatie aan:¹

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 die behoren bij de herziening van de pkb Betuweroute,
8. de trajectnota/MER Kortsluitroute.

Deze stukken liggen van 4 maart tot 29 april 1996 ter inzage bij alle bij de Betuweroute betrokken overheidsinstanties. Gedurende deze periode kunnen alle particulieren laten weten hoe zij over de stukken denken. De betrokken overheidsinstanties hebben de mogelijkheid om uiterlijk 24 mei 1996 hun reactie kenbaar te maken.

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 – en u ter kennisneming toegezonden – Voorontwerp-Tracébesluit (VTB) Betuweroute. Dit laatste resulteerde in enkele intensieve overleggronden met de bestuurders van de betrokken overheidsinstanties.

¹ Deze stukken zijn ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

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 nivo 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 detailnivo 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 wordt duidelijk gemaakt dat de status van de reacties van particulieren 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 vertragingaspecten 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, gaan wij er van uit dat de betrokken gemeente- en provinciebesturen zullen aangeven planologische medewerking te zullen verlenen aan het tracé. 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.

Vervolprocedure

Het Tracébesluit, dat volgens de huidige planning, waarin er van uit wordt gegaan dat de reacties op het OTB geen aanleiding geven een gewijzigd Ontwerp-Tracébesluit uit te brengen, eind augustus/begin september van dit jaar zal worden uitgebracht, zal de Tweede Kamer eveneens ter informatie worden toegezonden. Indien er sprake zal zijn van het geven van één of meerdere aanwijzingen, zal de Tweede Kamer hiervan reeds eerder op de hoogte worden gesteld.

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 waarden zelf zal vaststellen.

Parallel aan de procedure rond het OTB zal de BGS-procedure met betrekking tot het vaststellen van de hogere waarden worden gestart. Daartoe zullen de gemeenten tegelijkertijd met het OTB de ontwerpverzoeken ingevolge artikel 15 van het Besluit Geluidhinder Spoorwegen worden toegezonden door NS-RIB om ter inzage te worden gelegd.

Voor de in het OTB beschreven hogere waarden ten gevolge van het verkeer op de aangepaste kruisende weginfrastructuur wordt een afzonderlijke procedure gevolgd. Deze hogere waarden zijn ter informatie in het OTB opgenomen.

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 milieu-aspecten nader uitgewerkt. Hiertoe was verzocht door de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies over het MER Betuweroute. Omdat het OTB, net als het VTB, onder meer op deze milieu-informatie gebaseerd is, ligt de aanvulling op het MER bij het OTB nogmaals ter inzage. De Commissie voor de m.e.r. heeft in november 1994 al 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 de Commissie voor de m.e.r. in haar toetsingsadvies op de aanvulling op het MER Betuweroute vond dat zij bij het opstellen van het OTB nog een nadere uitwerking behoefden. De Commissie voor de m.e.r. heeft aangegeven dat wat haar betreft de noodzakelijkheid van inspraak en advies over de tweede aanvulling op het MER Betuweroute ontbreekt, doch dat deze informatie wel bij het OTB beschikbaar dient te zijn.

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, waarvoor 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 de Commissie voor de m.e.r.. Alle reacties op deel 1 zullen worden gebundeld – van de inspraak wordt een hoofdlijnenrapport gemaakt – in deel 2 van de herziening.

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 de drie tracédelen die zijn opgenomen in de partiële herziening van de pkb Betuweroute is een Planbeschrijving en Aanvulling op het MER Betuweroute (afgekort: PAMER) vervaardigd. Deze PAMER's vormen de onderliggende stukken voor de herziening. 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.

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 de 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 trajectnota/MER in ieder geval aan te geven welke tracévariant naar hun mening de voorkeur verdient.

Op basis van de trajectnota/MER, de binnengekomen reacties, de diverse adviezen (onder meer van de Commissie voor de m.e.r.) en het rapport van bevindingen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI), zullen wij een standpunt bepalen over de vraag welk alternatief naar ons oordeel dient te worden gekozen. Dit standpunt, dat middels een brief bekend zal worden gemaakt aan de betrokken bestuursorganen, zal de Tweede Kamer te zijner tijd eveneens ter informatie worden aangeboden.

9. Financiële aspecten van het OTB, de partiële herziening en de Kortsluitroute

De drie in de partiële herziening opgenomen tracéwijzigingen passen, tezamen met de andere destijds afgesproken en in het OTB Betuweroute opgenomen plaanpassingen (waarvoor geen verandering van de bandbreedte nodig is) financieel binnen het budget van maximaal f 820 mln. dat door het kabinet vorig jaar is gereserveerd voor de plaanpassingen. Bovenop dit budget komt nog de inmiddels toegezegde bijdrage van de provincie Gelderland van f 17 mln., die nodig is voor het medefinancieren van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal.

De kosten van de aanleg van de Kortsluitroute waren reeds opgenomen in het kostenbedrag voor het plan voor de Betuweroute waarover het Parlement en de regering in 1993 (Tweede Kamer) en 1994 (Eerste Kamer) overeenstemming bereikten.

Wij vertrouwen er op dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
M. de Boer