

Inspraakrapport Startnotitie IJzeren Rijn

Samenvatting van de inspraakreacties op de Startnotitie IJzeren Rijn en de reactie daarop van de Minister van Verkeer & Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Inhoudsopgave

1 Inleiding	5
1.1 Algemeen	5
1.2 Inspraakprocedure	5
1.3 Verwerking inspraakreacties	6
2 Probleemverkenning en doel	8
2.1 Probleemverkenning	8
2.2 Doel van de studie	10
2.3 Uitgangspunten	12
2.4 Rentabiliteit en financiering	15
3 Alternatieven	16
3.1 Alternatieven uit de Startnotitie	17
3.2 Alternatieven uit de inspraakreacties	17
3.3 Voorkeur of bezwaar	19
3.4 Alternatieven anders dan per spoor	21
4 Te verwachten milieu-effecten	22
4.1 Inventarisatie van milieu-effecten	22
4.2 Overige milieu-effecten	28
4.3 Weging van milieu-effecten	29
5 Procedure	31
5.1 Procedure	31
5.2 Informatievoorziening	33
5.3 Schaderegeling	33
5.4 Compleetheid en correctheid	34

Bijlagen

1. Verklarende woordenlijst
2. Overzicht van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummers

1 Inleiding

1.1 Algemeen

In het kader van de Tracéwet-procedure en de procedure voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) voor de IJzeren Rijn (spoorverbinding Antwerpen - Ruhrgebied) is op 15 november 1999 door de Minister van Verkeer & Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Startnotitie IJzeren Rijn ter visie gelegd. De bekendmaking die hieraan voorafgaat in de Staatscourant en (plaatselijke) dagbladen vond plaats op 12 november.

In de periode van 15 november tot en met 31 december heeft een ieder de mogelijkheid gehad te reageren op de Startnotitie. Het voorliggende rapport bevat een overzicht van de vragen die gesteld zijn in de circa 250 binnengekomen inspraakreacties en de daarbij geformuleerde antwoorden. De inspraakreacties zijn gebruikt voor het opstellen van het advies voor de Richtlijnen door de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Dit advies en de inspraakreacties hebben de basis gevormd voor de Richtlijnen voor het milieu-effectrapport (MER) IJzeren Rijn. Tevens zijn de reacties van wettelijke adviseurs (Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur en Regionale directie Zuid van het ministerie van LNV) in belangrijke mate in beschouwing genomen bij de totstandkoming van de Richtlijnen. De regionale Inspectie Milieuhygiëne van het ministerie van VROM heeft geen nadere reactie gegeven. Haar belang is feitelijk vertegenwoordigd in het bevoegd gezag. De Richtlijnen zijn vastgesteld door de Minister van Verkeer & Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. De milieu-effecten zullen geïntegreerd in beeld worden gebracht in de Trajectnota/MER IJzeren Rijn.

1.2 Inspraakprocedure

De inspraaktermijn voor deze fase van de studie naar de IJzeren Rijn bedraagt formeel 4 weken (vastgelegd in de Algemene wet bestuursrecht (Awb)). Omdat in dit geval het eind van de inspraaktermijn een aantal feestdagen bevatte zijn ook de reacties die in de eerste week van januari 2000 nog binnenkwamen, opgenomen in dit rapport.

Tijdens de inspraakperiode van de Startnotitie, zijn vier informatie-avonden georganiseerd in het studiegebied. Op deze avonden is aan belangstellenden zoveel mogelijk informatie gepresenteerd over het project IJzeren Rijn. Deze informatie had betrekking op de te volgen procedure en op de inhoud van de Startnotitie. De ligging van de verschillende alternatieven is in de Startnotitie weergegeven door middel van bandbreedtes van circa 500 meter die zijn geprojecteerd op een topografische ondergrond (schaal 1:100.000) van het totale studiegebied. Hierdoor zijn alle belangstellenden in de gelegenheid gesteld een globaal beeld te krijgen van de ligging van de alternatieven.

Na een presentatie van het project IJzeren Rijn door Rijkswaterstaat en NS Railinfrabeheer is de gelegenheid geboden om vragen te stellen.

De volgende informatie-avonden zijn georganiseerd:

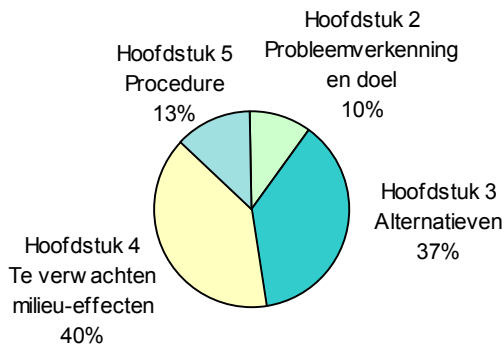
22 november	1999	Venlo	100 bezoekers
25 november	1999	Eindhoven	90 bezoekers
30 november	1999	Roermond	170 bezoekers
2 december	1999	Weert	180 bezoekers

1.3 Verwerking inspraakreacties

In dit rapport wordt ingegaan op de reacties die betrekking hebben op de Startnotitie IJzeren Rijn en zijn binnengekomen bij het Inspraakpunt Verkeer & Waterstaat in Den Haag. De reacties zijn door het Inspraakpunt voorzien van een nummer en de insprekers hebben een ontvangstbevestiging ontvangen.

De binnengekomen reacties zijn ingedeeld naar onderwerp in hoofdstukken en paragrafen. Deze indeling is in grote lijnen gebaseerd op de indeling van de Startnotitie. Alle afzonderlijke, individuele reacties die over hetzelfde onderwerp gaan zijn samengevat tot "algemene" vragen. Het samenvatten van alle afzonderlijke, individuele reacties heeft daarbij moeten leiden tot een zekere beperking van alle nuances in de vragen. Niettemin is met dit rapport een volledig overzicht van de onderwerpen beschikbaar en is in de antwoorden zo goed mogelijk ingegaan op achterliggende vragen en meningen.

In figuur 1 is een overzicht gegeven van de verdeling van de vragen over de verschillende hoofdstukken.



figuur 1: Verdeling van inspraakreacties over de verschillende hoofdstukken

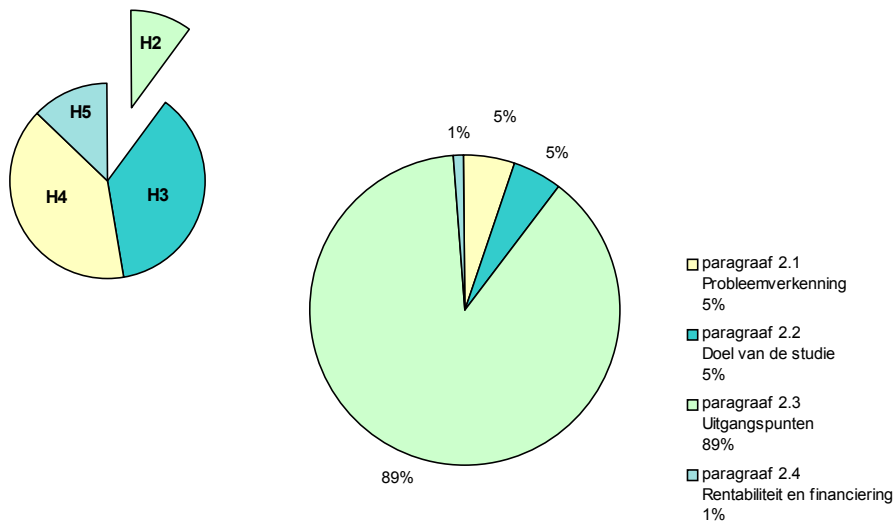
In totaal zijn er circa 250 schriftelijke reacties ingediend, ondersteund door 1192 handtekeningen. In deze reacties, zijn in totaal 2043 vragen gesteld. Veel van deze afzonderlijke vragen hadden dezelfde strekking. In hoofdstuk 2 t/m 5 worden voor elk onderwerp de samengevatte vragen beantwoord zoals deze uit de inspraak naar voren zijn gekomen.

De woorden in dit rapport die met een * gemerkt zijn, zijn opgenomen in de verklarende woordenlijst. Deze is opgenomen als bijlage 1.

In bijlage 2 is een alfabetische lijst opgenomen met de namen van de insprekers en de bijbehorende vraag- en antwoordnummers. Elke inspreker kan daarmee bij zijn naam of instantie een aantal nummers vinden die verwijzen naar de vragen en antwoorden in dit rapport en een weerspiegeling zijn van de ingezonden reactie.

2 Probleemverkenning en doel

In dit hoofdstuk worden de vragen uit de inspraakreacties beantwoord die betrekking hebben op probleemverkenning en doel van de studie.



figuur 2: Inspraakreacties binnen hoofdstuk 2: Probleemverkenning en doel

2.1 Probleemverkenning

De vragen in deze paragraaf hebben betrekking op de probleemverkenning. De binnengekomen inspraakreacties zijn samengevat in twee vragen: een vraag over de noodzaak van een IJzeren Rijn en een vraag over de prognoses voor het goederenvervoer.

Vraag 1: De noodzaak voor een IJzeren Rijn is niet aangetoond

Antwoord: *Goederenvervoer per spoor en historische rechten.*

Het verzoek van de Belgische regering om de IJzeren Rijn te reactiveren komt voort uit de wens om de achterlandverbinding van Antwerpen te verbeteren via het historisch tracé* van de IJzeren Rijn, een verwacht toekomstig capaciteitstekort op de huidige spoorverbinding(en) tussen Antwerpen en Duitsland en historische rechten zoals die voortkomen uit het Scheidingsverdrag van 1839. De regeringen van Nederland en Duitsland hebben toegezegd mee te werken aan het onderzoek naar mogelijke reactivering.

Daarmee is nog niet besloten om in Nederland tot reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn, danwel een alternatief tracé hiervoor, over te gaan. In de Trajectnota/MER* zal de onderbouwing van de eventuele reactivering meer in detail worden beschreven (zie ook de Richtlijnen*). Daarbij zal onder andere aandacht worden besteed aan de prognoses voor

het goederenvervoer tussen Antwerpen en Duitsland en het aandeel van het vervoer per spoor daarin (zie ook vraag 2). Ook zal uit de studie moeten blijken of het verwachte vervoer al dan niet kan worden afgewikkeld door de bestaande spoorverbindingen in Nederland te verbeteren, en welke - toekomstige - capaciteitsproblemen ontstaan als het voornemen tot reactivering niet wordt uitgevoerd.

Naast de studie naar reactivering van het Nederlandse deel van de IJzeren Rijn wordt er een internationale studie uitgevoerd naar de totale verbinding tussen Antwerpen en het Duitse achterland. In die studie zal de noodzaak tot reactivering van de gehele lijn aan de orde komen.

Economisch nut voor regio's.

De studie naar een IJzeren Rijn is in principe niet gebaseerd op regionale of nationale economische belangen, maar op internationale belangen. Toch zijn er indirecte voordelen voor Nederland en de regio; namelijk het mogelijk aansluiten van de regio op deze vervoersas (wat kansen oplevert voor het TradePort Venlo) en het beperken van de groei van het vrachtverkeer over de weg. Er komt steeds meer vrachtverkeer tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. In het kader van het Europese en Nederlandse beleid (zie vraag 6) wordt getracht die groei van het wegverkeer over te hevelen naar spoor en water. De IJzeren Rijn draagt bij aan die beleidsdoelstelling.

Werkgelegenheid.

Ten aanzien van werkgelegenheid moet gesteld worden dat er slechts een gering positief effect mag worden verwacht. Het mogelijke effect is dan ook nog bij alle alternatieven voornamelijk beperkt tot tijdelijke werkgelegenheid (aanleg-fase). Een eventuele toename van permanente werkgelegenheid ten gevolge van dit project is naar verwachting zeer gering, omdat het hier vrijwel volledig handelt om doorgaand vervoer van goederen.

In de Trajectnota/MER zal wel onderzocht worden of de alternatieven een bijdrage kunnen leveren aan het functioneren van regionale vervoerscentra zoals Eindhoven, Roermond en Venlo.

Vraag 2: Hoe zijn de prognoses van de treinaantallen tot stand gekomen?

Antwoord: *Vooronderzoek.*

In eerste instantie zijn in opdracht van de Vlaamse regering prognoses opgesteld door het Belgische onderzoeksbureau Tractebel. Deze prognoses zijn getoetst door Railned*, in samenwerking met België en Duitsland. De regeringen van Nederland, Duitsland en België zijn daarna overeengekomen dat deze prognoses als uitgangspunt voor de studie zullen dienen. Overigens zijn de prognoses in december 1999 bijgesteld.

Prognoses zijn evenwel nooit statisch. Zij zullen dan ook tijdens de Trajectnota/m.e.r.-fase* punt van aandacht blijven en zullen, indien nodig, worden aangepast en onderbouwd als zich nieuwe ontwikkelingen of inzichten voordoen.

In de Trajectnota/MER wordt ook onderzocht wat de toekomstvastheid van de alternatieven* is (hoeveel treinen er meer kunnen rijden dan de gehanteerde prognoses) en hoe de alternatieven zich onderling verhouden als

er meer treinen gaan rijden.

Aard en hoeveelheid van gevaarlijke stoffen.

Welke goederen in welke aantallen over het spoor zullen gaan rijden is niet bij voorbaat voor de lange termijn aan te geven. In het kader van de Trajectnota/MER* zal echter wel rekening worden gehouden met vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor (zie ook vraag 19). Daarbij zal ook inzicht gegeven worden in de aard en omvang van gevaarlijke stoffen.

2.2 Doel van de studie

In deze paragraaf zijn de vragen opgenomen die betrekking hebben op het doel van de studie. Daarnaast zijn vragen opgenomen over de relaties van het project met andere infrastructurele projecten in de regio.

Vraag 3: Wat is het doel van de studie?

Antwoord: *Besluitvorming*

Het doel van de studie is het verrichten van onderzoek, het verzamelen van informatie om een besluit te kunnen nemen tot het al dan niet reactiveren van het historische tracé van de IJzeren Rijn óf een van de alternatieven* daarvoor op Nederlands grondgebied (zie vraag 7). In de Trajectnota/MER* zal uitgebreider worden ingegaan op hetgeen met de voorgenomen activiteit* wordt beoogd (zie ook de Richtlijnen*).

Het Scheidingsverdrag uit 1839.

Een van de doelen van de studie is ondermeer het verlenen van medewerking aan de historische rechten die verbonden zijn met het Scheidingsverdrag van 1839. Bij het verzoek van de Belgische overheid is de werking van het verdrag onderzocht. De rechtsgeldigheid van het verdrag wordt door geen van de drie betrokken landen betwist. Het is dan ook niet nodig geacht te onderzoeken of België nog formele rechten heeft die specifiek gericht zijn op gebruik van het historisch tracé*. Ook als België deze rechten niet meer zou hebben is Nederland bereid om mee te werken aan de studie, omdat een goede spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied past in het Nederlandse en Europese beleid om het vervoer over de weg terug te dringen en over te hevelen naar spoor en water (zie vraag 6).

Is het project wel m.e.r.-plichtig?

De verplichting om een m.e.r.-procedure* toe te passen volgt uit de Wet Milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage. Hierin is ondermeer een m.e.r.-plicht opgenomen voor het opnieuw in gebruik nemen van buiten gebruik geraakte spoorlijnen, wanneer deze over een lengte van 5 km of meer, gelegen zijn in een (ecologisch) gevoelig gebied. Het feit dat de ligging en het gebruik van de huidige spoorlijn in het bestemmingsplan is vastgelegd, betekent dan ook niet dat er zonder verdere procedures en besluiten over het historisch tracé* gereden kan worden. In de Tracéwet/m.e.r.-studie* moet worden onderzocht wat de milieugevolgen zijn van het afwikkelen van de vervoerstream over het historisch tracé of één van de alternatieven*.

Vraag 4: Worden overige spoortrajecten in de studie betrokken, zoals: de Brabantroute, de zuidtak van de Betuweroute, VERA (Antwerpen - Roosendaal), SLOE-lijn (Goes - Kapelle), CRANT (Corridor Rotterdam - Antwerpen) ?

Antwoord: De studie naar de IJzeren Rijn kan niet los worden gezien van de overige ontwikkelingen in Zuid-Nederland op het gebied van personen- en goederenvervoer in het algemeen en vervoer per spoor in het bijzonder. De studie naar de IJzeren Rijn moet in dat bredere perspectief worden gezien. De inmiddels door Railned* met spoed gestarte studie 'Verkenning Goederenroutes Zuid-Nederland' geeft daar blijk van. Door de afspraken met Duitsland en België over reactivering van de IJzeren Rijn is het echter niet mogelijk op de uitkomsten van deze studie te wachten. Wel zal bijzondere aandacht worden gegeven aan de afstemming tussen de verkenning die thans door Railned wordt uitgevoerd en de Tracéwet/m.e.r.-studie* IJzeren Rijn.

Vraag 5: Worden andere infrastructuurprojecten in de regio in de studie betrokken, zoals rijkswegen?

Antwoord: Reeds geplande infrastructurele ontwikkelingen zoals de aanleg van wegen, worden in de Tracéwet/m.e.r.-studie* meegenomen. Samen met andere plannen op het gebied van ruimtelijke ordening en milieu vormen zij een onderdeel van de zogenoemde 'autonome ontwikkelingen'*. Met plannen die in de nabijheid van de alternatieven* liggen en die de omgeving aanmerkelijk zullen veranderen wordt dan ook rekening gehouden. In de Trajectnota/MER* worden meerdere situaties met elkaar vergeleken, waaronder de toestand van het milieu na autonome ontwikkeling *zonder* een IJzeren Rijn en de toestand na autonome ontwikkeling *met* elk van de alternatieven voor een IJzeren Rijn. In de Tracéwet/m.e.r.-studie zal worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om een alternatief van de IJzeren Rijn te bundelen met reeds bestaande of geplande infrastructuur (zie ook vraag 8). Dit speelt met name bij alternatief A1 dat mogelijk gebundeld kan worden met de nog aan te leggen autoweg N280. In de studie zal bekeken worden of bundeling mogelijk is en of dat (milieu)voordelen heeft.

2.3 Uitgangspunten

In deze paragraaf zijn de vragen over de uitgangspunten van de studie opgenomen. De vragen betreffen uitgangspunten op het gebied van beleid, het project en techniek. Onder technische uitgangspunten zijn vragen opgenomen over de ontwikkeling van nieuwe alternatieven* en over de activiteiten die benodigd zijn om het historische tracé geschikt te maken als tijdelijke oplossing.

Vraag 6: Wat zijn de beleidsuitgangspunten?

Antwoord: *Vervoersbeleid.*

Het beleid van de Nederlandse, Belgische en Europese overheid is erop gericht om milieuvriendelijker vormen van vervoer te stimuleren. Vervoer per spoor en over water zijn daarbij aangemerkt als milieuvriendelijke vervoerswijzen. Het aandeel van deze vormen van vervoer in de totale vervoersvraag moet worden gestimuleerd ter beperking van de groei van het vervoer over de weg.

Alternatieven.

Bij het ontwikkelen van alternatieven* wordt het uitgangspunt gehanteerd dat eerst zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van bestaande spoorlijnen, om daarmee nieuwe doorsnijdingen in de omgeving te voorkomen. Daar waar dit niet mogelijk is, of naar verwachting tot grote negatieve effecten leidt worden nieuwe alternatieven ontwikkeld. Hierbij wordt weer het uitgangspunt gehanteerd dat nieuwe infrastructuur zo veel mogelijk gebundeld wordt aangelegd met andere infrastructuur, zoals wegen, spoorlijnen en kanalen.

Ruimtelijke ordening en Milieu.

Bij de inventarisatie van de bestaande situatie en de autonome ontwikkelingen* (ten behoeve van de effectbeschrijving) zijn het Rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid ten aanzien van (toekomstige) ruimtelijke ordening uitgangspunten.

Daarnaast zullen ook beleidsuitgangspunten op het gebied van natuur en landschap, geluid, veiligheid etc. in de Tracéwet/m.e.r.-studie* worden geïnventariseerd. Deze beleidsuitgangspunten vinden veelal hun weerslag in gebieden of bestemmingen met bijzondere waarden, of in het hanteren van specifieke normen. In de Trajectnota/MER zal worden onderzocht welke effecten de alternatieven hierop met zich mee brengen en wat daarbij de verschillen tussen de alternatieven zijn.

Vraag 7: Wat zijn de algemene uitgangspunten van het project?

Antwoord: Uitgangspunten vanuit de drie betrokken overheden.

Algemene uitgangspunten van het project zijn afspraken die tussen België, Nederland en Duitsland zijn gemaakt, zoals:

- het vervoer tussen Antwerpen en Duisburg kan in principe over Nederlands grondgebied plaatsvinden;
- ieder van de deelnemende landen zal zorg dragen voor nodige

binnenlandse procedures en verricht onderzoek naar de alternatieven* op eigen grondgebied;

- naast de studie die elk land uitvoert wordt een gemeenschappelijke internationale studie uitgevoerd naar de vergelijking van alternatieven voor de verbinding tussen Antwerpen en Duisburg in totaal.

Omdat in het kader van deze afspraken voorzien wordt in een internationale studie naar alternatieven wordt het niet noodzakelijk geacht dat in de Nederlandse Trajectnota/MER* hele alternatieven op Belgisch of Duits grondgebied in beschouwing worden genomen.

Uitgangspunten ten aanzien van reizigersvervoer?

Het verzoek van de Belgische overheid is in beginsel alleen gericht op vervoer van goederen per spoor. Eventueel reizigersmedegebruik is dan ook geen specifiek uitgangspunt geweest. Het is echter wel denkbaar dat reizigersmedegebruik mogelijk is en wellicht een toegevoegde waarde heeft. Ten aanzien van het gedeelte Neerpelt-Weert wordt vanuit Belgische zijde overwogen om reizigersmedegebruik toe te voegen. Volgens onderzoek van Railned* is er, behalve tussen Neerpelt en Weert, slechts een relatief kleine markt voor reizigersvervoer.

Vraag 8: Wat zijn de technische uitgangspunten bij de ontwikkeling van alternatieven?

Antwoord: *Technische uitgangspunten en gebruikseisen.*

De technische uitgangspunten voor het beoordelen van de geschiktheid van het historisch tracé* en het ontwikkelen van alternatieven* zijn afgeleid van gebruikseisen* en omgevingseisen*. Deze worden vertaald in technische uitgangspunten aan het ontwerp van de spoorlijn.

Enkele belangrijke gebruikseisen zijn:

- ontwerpsnelheid. De spoorbaan wordt ingericht voor goederentreinen met een gemiddelde snelheid van 80 km/uur;
- hellingen. In het ontwerp van een spoorbaan voor goederentreinen worden in principe hellingen van maximaal 1:200 aangehouden;
- overwegen. In nieuw aan te leggen baanvakken mogen in verband met de verkeersveiligheid geen overwegen voorkomen, bij bestaande baanvakken mag de veiligheid niet afnemen;
- gewicht en lengte. Het tracé moet geschikt zijn voor goederentreinen met een gewicht van 1800 ton, een lengte van maximaal 700 meter en een aslast van 22,5 ton;
- dieseltractie. Uitgegaan wordt van goederentreinen met diesellocomotieven. Toekomstige electrificatie mag echter niet onmogelijk worden gemaakt.

Omgevingseisen.

Naast gebruikseisen gelden omgevingseisen. Uitgangspunt daarbij is dat zo min mogelijk nadelige effecten voor de omgeving mogen optreden. Enkele belangrijke omgevingseisen zijn:

- de voorkeursgrenswaarde* voor de geluidbelasting op bebouwing langs de spoorbaan bij nieuwe tracédelen is 57 dB(A)*, de maximale

ontheffingswaarde* is 70 dB(A). Op bestaande baanvakken geldt het 'standstill-principe'* in combinatie met eventuele sanering;

- met het oog op het risico in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen mag er, op hoge uitzonderingen na, geen bebouwing aanwezig zijn binnen de contour van het individuele risico*;
- nieuwe tracédelen zoveel mogelijk bundelen met bestaande infrastructuur om nieuwe doorsnijdingen, restgebieden* en versnipperingen* te voorkomen en extra geluidhinder tegen te gaan;
- nieuwe doorsnijdingen van bebouwde gebieden of natuurgebieden moet zoveel mogelijk worden voorkomen.

In de Trajectnota/MER zullen, voor de uitwerking van alternatieven, eerst verschillende belemmeringen of knelpunten in de omgeving in kaart worden gebracht. De uitwerking van alternatieven vindt dan plaats door afstemming tussen gebruikseisen, omgevingseisen en die belemmeringen of knelpunten in de omgeving.

Mogelijkheden voor technische aanpassingen van bestaande lijnen.

Voorzover alternatieven* gebruik maken van reeds bestaande delen van het spoorwegnet zal in de Trajectnota/MER* worden onderzocht in hoeverre die sporen reeds voldoen aan de gestelde eisen en of het zonder capaciteitsvergrotende aanpassingen of uitbreidingen mogelijk is om de verwachte treinaantallen af te wikkelen tussen de reeds rijdende reizigers- en goederentreinen door. De Trajectnota/MER moet inzicht verschaffen in de vraag welke technische of inpassingsmaatregelen aan de bestaande baan getroffen moeten worden. Te denken valt daarbij onder andere aan het plaatsen van geluidschermen, het bouwen van een tweede spoor op enkelsporige baanvakken en het aanpassen of opheffen van overwegen.

Mogelijkheden voor omleidingen, verdiepte liggingen en tunnels.

In een aantal inspraakreacties worden voorstellen gedaan voor lokale aanpassingen van de alternatieven* zoals ze in de Startnotitie zijn aangegeven, om mogelijke negatieve effecten te voorkomen of te verminderen. Deze voorstellen betreffen meestal aanpassingen in de uitvoeringswijze van het alternatief zoals verdiepte liggingen of ondertunnelingen danwel tracéwijzigingen zoals omleidingen om woonkernen.

Uitgangspunten voor de alternatieven van de IJzeren Rijn zijn:

- zoveel mogelijk gebruik maken van bestaande spoorbanen;
- nieuw te bouwen tracés in principe aanleggen op maaiveldniveau*.

Alleen als maatregelen om de hinder te reduceren niet toereikend zijn, worden omleidingen in beschouwing genomen en/of verdiepte liggingen en tunnels. Eén van de belangrijkste doelstellingen bij het ontwikkelen van alternatieven is inzicht te verschaffen of dergelijke aanpassingen wel of niet noodzakelijk zijn.

2.4 Rentabiliteit en financiering

Vraag 9: Is het rendabel om een IJzeren Rijn te exploiteren en hoe is de financiering geregeld?

Antwoord: *Vervoersaanbod en kosten van alternatieven.*

Uit onderzoeken naar de vervoersmogelijkheden van de IJzeren Rijn (die ten grondslag liggen aan het verzoek tot reactivering) en het nadere onderzoek van Railned* naar de in die onderzoeken gehanteerde prognoses (zie vraag 2), blijkt dat er meer dan voldoende vervoersaanbod is voor reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn of een alternatief* daarvoor.

De Trajectnota/MER* zal onder andere inzichtelijk maken wat de kosten van de verschillende alternatieven zijn (zie vraag 27) en welke effecten per alternatief optreden. Deze gegevens maken het mogelijk een objectieve afweging van de alternatieven te maken, waarna een standpunt* ingenomen kan worden over een voorkeursalternatief*. Daarbij wordt uiteraard ook afgewogen of de benodigde investeringen zich verhouden met het verwachte vervoersaanbod.

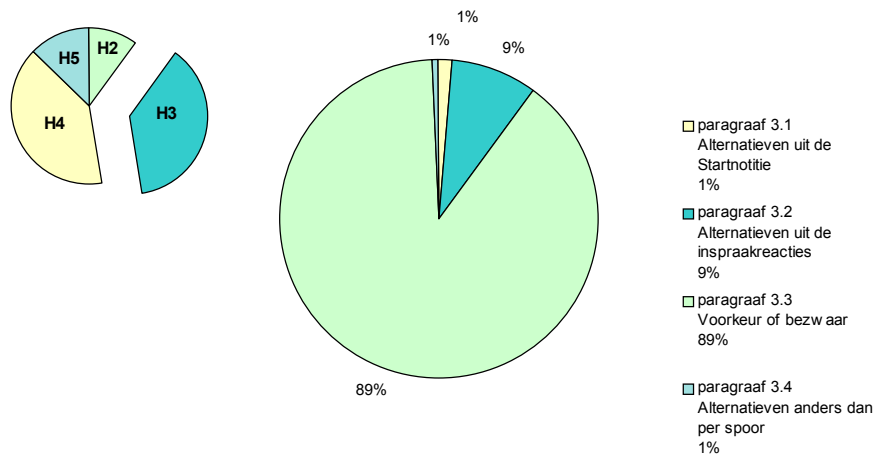
De basis voor investeringen in infrastructuur wordt overigens niet uitsluitend gevormd door economische rentabiliteit, maar ook door maatschappelijke wensen (het voorkomen van ongewenste ontwikkelingen als een te sterke groei van het goederenvervoer over de weg) en het stimuleren van het vervoer over het spoor en het water.

Regeling voor de financiering van de IJzeren Rijn.

De financiering van de IJzeren Rijn, en met name van het Nederlandse deel daarvan, is nog onderwerp van gesprek tussen Nederland, Duitsland en België. De wijze waarop de reactivering van het historisch tracé of een van de alternatieven wordt gefinancierd en de verdeling van de kosten tussen de drie landen is mede afhankelijk van het uiteindelijk te realiseren alternatief*.

3 Alternatieven

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de vragen over alternatieven*. De inspraakreacties zijn verdeeld in een paragraaf over alternatieven die in de Startnotitie zijn beschreven en nieuwe alternatieven die door insprekers zijn voorgesteld. Daarnaast is een paragraaf opgenomen over voorkeuren en bezwaren die insprekers uiten voor of tegen een bepaald alternatief.



figuur 3: Inspraakreacties binnen hoofdstuk 3: Alternatieven

3.1 Alternatieven uit de Startnotitie

In deze paragraaf zijn de vragen opgenomen over alternatieven* uit in de Startnotitie. Verschillende insprekers stelden vragen over de voorselectie die in de Startnotitie is gemaakt, waarbij van een aantal alternatieven is aangegeven dat zij 'niet in de Tracéwet/m.e.r.-studie* zijn op te nemen'. Daarnaast wordt de vraag beantwoord in hoeverre het mogelijk is (technische) aanpassingen aan alternatieven te doen.

Vraag 10: De voorselectie van alternatieven is onvoldoende onderbouwd.

Antwoord: De keuze van te bestuderen alternatieven* is gebaseerd op de vraag of dat alternatief 'redelijk' is (Wet milieubeheer art. 7.10.b). De vraag naar redelijkheid kan als volgt worden vertaald:

- wordt met het alternatief het probleem opgelost en het doel bereikt zoals dat in de probleem- en doelstelling van de studie is weergegeven,
- bestaat er een redelijke verhouding tussen de kosten van het alternatief en de doelstelling van het project, biedt het alternatief voldoende milieuvordelen.

De Commissie voor de Milieueffectrapportage* is van mening dat de selectie van de alternatieven zeer inzichtelijk in de Startnotitie is weergegeven. Zoals in de Richtlijnen* is aangegeven, zullen in de Trajectnota/MER* alle

alternatieven voor de verbinding tussen Antwerpen en Duisburg in kaart worden gebracht. Dit geldt zowel voor de alternatieven die in de Startnotitie zijn genoemd (inclusief de alternatieven die zijn vermeld als 'niet in de studie op te nemen') als de alternatieven die in de inspraakreacties naar voren zijn gebracht (zie vraag 12). Nadat alle alternatieven uit de Startnotitie en de inspraakreacties in kaart zijn gebracht zal een eerste selectie plaatsvinden op basis van vervoerkundige, politieke, financiële en milieutechnische overwegingen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat de vervoersministers van de drie betrokken landen reeds zijn overeengekomen de studie zo veel mogelijk te beperken tot de alternatieven die in de Startnotitie voor nadere uitwerking zijn gepresenteerd. Na deze selectie zullen de resterende alternatieven nader worden uitgewerkt om een vergelijking te maken, een meest milieuvriendelijk alternatief* (MMA) aan te wijzen en een keuze van een voorkeursalternatief* mogelijk te maken.

Vraag 11: Zijn (technische) aanpassingen aan voorgestelde alternatieven mogelijk?

Antwoord: In de Startnotitie is de ligging van de alternatieven* globaal aangegeven. In de Trajectnota/MER* zullen alternatieven nader worden uitgewerkt om de (negatieve) effecten zodanig in beeld te brengen dat de alternatieven met elkaar kunnen worden vergeleken. Hierbij kan het noodzakelijk of gewenst zijn alternatieven aan te passen. Zo is het mogelijk dat op specifieke locaties inrichtingsvarianten moeten worden ontwikkeld om zowel te kunnen voldoen aan technische eisen voor het spoor als aan milieukundige eisen voor de omgeving.

3.2 Alternatieven uit de inspraakreacties

In de reacties op de Startnotitie is een groot aantal alternatieve oplossingen voor de reactivering van de IJzeren Rijn naar voren gebracht. Deze zijn onder te verdelen in: nieuwe alternatieven*, varianten* op alternatieven uit de Startnotitie en voorstellen voor het gebruik van andere vervoerswijzen. Daarnaast is een veel gestelde vraag opgenomen over het gebruik van de Montzenroute als alternatief*.

Vraag 12: Kunnen nieuwe alternatieven en varianten worden bestudeerd?

Antwoord: *Geheel nieuwe alternatieven.*
In de inspraakreacties wordt een aantal alternatieven* voorgesteld die niet in de Startnotitie zijn opgenomen. Genoemd zijn de volgende traceringen:

1. Antwerpen - Turnhout - Tilburg en verder via de Brabantroute;
2. vanaf Turnhout tot Venlo gebundeld met de A67 en bij de kruising van de A67 en het spoor Eindhoven - Venlo aansluiten op dat spoor;
3. zoals 2 maar met een extra aansluiting via Eindhoven Airport op het spoor Eindhoven - Boxtel;
4. door het smalle stukje van Limburg (dat is net zuidelijk van Maaseik en net noordelijk van Susteren (zuidelijk van Susteren is Nederland het smalst, 5 km). In België aansluiten op het (voormalige) spoor in of bij Maaseik en in

- Duitsland aansluiten op het net in of bij Heinsberg;
5. zoals 4 maar het deel door Nederland uitgevoerd als tunnel (is minimaal 5 kilometer);
 6. vanaf Hasselt via Bilzen en Lanaken naar Maastricht. Kopmaken of een aansluitboog op het spoor Maastricht - Sittard. Van Maastricht via Schin op Geul en Simpelveld naar Richterich en Aken;
 7. zoals 6, maar vanaf Schin op Geul via Heerlen en Landgraaf naar Herzogenrath;
 8. Antwerpen - Kijfhoek - Betuweroute - Emmerich;
 9. ter hoogte van Sittard een verbinding maken tussen het Belgische net bij Eisden en het Duitse net bij Geilenkirchen.

Varianten op alternatieven uit de Startnotitie.

- Naast nieuwe alternatieven, zoals hiervoor genoemd, wordt een aantal varianten* op alternatieven uit de Startnotitie voorgesteld. Te noemen zijn:
10. alternatief D tot A67 ten zuiden van Geldrop, zuidelijk bundelen met A67 tot de Peel, dan de A67 kruisen en noordelijk bundelen tot de kruising met het spoor Eindhoven - Venlo en daarop aansluiten. Vanuit Deurne een nieuwe spoorlijn naar het zuiden en daar op dit alternatief aansluiten. Het spoor van Deurne richting Venlo opbreken tot de kruising met de A67;
 11. alternatief D tot de A67 zuid van Geldrop, verder zuidelijk bundelen met A67 tot de Peel, dan de A67 kruisen, naar het noorden afbuigen en oostelijk van Deurne aansluiten op het spoor Eindhoven - Venlo;
 12. vanaf Turnhout gebundeld met de A67, voor Veldhoven afbuigen en via Eindhoven Airport en Acht richting Eindhoven intakken op het spoor Boxtel – Eindhoven (Uit de "Studie Weert");
 13. noordelijk om Roermond heen een verbinding maken tussen het spoor Weert - Roermond en het spoor Roermond - Dalheim, gebundeld met Oosttangent;
 14. (op meerder alternatieven* toepasbaar) bij de kruising van de A67 en het spoor Eindhoven - Venlo een aftakking maken, noordelijk om Venlo heen en intakken op het Duitse net tussen Kerken en Kempen;
 15. zoals 2 (zie hierboven) gebundeld met de A67 tot iets voorbij Helmond en dan afbuigen in noordelijke richting en westelijk van Deurne aansluiten op het spoor Eindhoven - Venlo. (Deze laatste wijze van aansluiten op het spoor Eindhoven - Venlo kan als variant* in meerdere alternatieven* worden gebruikt.)

Richtlijnen en de Trajectnota/MER.

In de Richtlijnen* is opgenomen dat in de Trajectnota/MER* alle alternatieven om in de verbinding tussen Antwerpen en Duisburg te voorzien in kaart worden gebracht. Dit geldt zowel voor alternatieven uit de Startnotitie (inclusief de alternatieven die als 'niet in de studie op te nemen' zijn vermeld) als alternatieven die in de inspraakreacties naar voren zijn gebracht. Daarna zal een eerste selectie plaatsvinden op basis van vervoerskundige, politieke, financiële en milieutechnische overwegingen. Hierbij dient rekening te worden gehouden met het feit dat de vervoersministers van de drie betrokken landen reeds zijn overeengekomen de studie zo veel mogelijk te beperken tot de alternatieven die in de Startnotitie voor nadere uitwerking

zijn gepresenteerd. Na deze selectie zullen de resterende alternatieven nader worden uitgewerkt om een vergelijking en een keuze van een voorkeursalternatief* mogelijk te maken.

Vraag 13: Kan de Montzenroute als alternatief* in de studie worden betrokken?

Antwoord: De Montzenroute (via Tongeren – Visé – Aken) is momenteel in gebruik als verbinding Antwerpen-Duisburg. De groei van het goederenvervoer en het Europese beleid om vervoer via spoor en water te bevorderen ter beperking van vervoer via de weg, leiden tot het ontstaan van een capaciteitsprobleem op de Montzenroute. Juist deze situatie heeft de Belgische overheid ertoe gebracht Nederland te vragen het historisch tracé* van de IJzeren Rijn zo spoedig mogelijk te reactiveren.

Daarnaast moet gesteld worden dat de Nederlandse wet- en regelgeving en de daarmee samenhangende procedure niet is ingericht om een volledig Belgisch/Duitse spoorlijn in de besluitvorming te betrekken.

Overigens zal de afwikkeling van het huidige vervoer over de Montzenroute wel over die route worden gehandhaafd, totdat er een route over Nederlands grondgebied beschikbaar is.

3.3 Voorkeur of bezwaar

Veel insprekers uiten een voorkeur voor of een bezwaar tegen een - al dan niet in de Startnotitie opgenomen - alternatief*. Voorkeuren voor een alternatief dat in de Startnotitie is aangemerkt als 'niet in de studie op te nemen' worden behandeld in vraag 18. Hieronder worden de voorkeuren voor of bezwaren tegen een alternatief uit de Startnotitie behandeld.

Vraag 14: Kunnen bepaalde alternatieven alvast de voorkeur krijgen?

Antwoord: In een groot aantal inspraakreacties wordt een - vaak zeer nadrukkelijke - voorkeur voor een alternatief* uitgesproken. De reacties die een voorkeur uitspreken voor een alternatief dat in de Startnotitie is genoemd als 'niet nader te bestuderen' hebben er mede toe geleid dat die alternatieven in de Trajectnota/MER* nogmaals in een selectieprocedure in beschouwing worden genomen (zie vraag 10).

Het uitspreken van een voorkeur voor een alternatief dat in de Trajectnota/MER zal worden uitgewerkt, is op dit moment nog niet relevant. In de Trajectnota/MER worden de alternatieven juist bestudeerd op hun effecten en worden deze met elkaar vergeleken. Met de Trajectnota/MER komt dan ook de informatie beschikbaar die het eenieder mogelijk maakt om, met kennisneming van de voor- en nadelen per alternatief, met redenen omkleed een mening over de kwaliteit van een alternatief naar voren te brengen.

Op grond van de Trajectnota/MER, de inspraak daarop en de advisering daarover, zullen de Ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM een standpunt bepalen over het project en een alternatief dat nader uitgewerkt kan worden in een Ontwerp Tracébesluit.

Vraag 15: Kleven er niet teveel bezwaren aan bepaalde alternatieven?

Antwoord: *Bezwaren tegen alternatieven voor permanent goederenvervoer.*
In een groot aantal inspraakreacties wordt een - vaak zeer nadrukkelijk - bezwaar tegen een alternatief* uitgesproken. Hoewel begrijpelijk, is het uiten van bezwaar tegen een alternatief uit de Startnotitie op dit moment niet relevant.
In de Trajectnota/MER worden de alternatieven juist bestudeerd op hun effecten en worden deze met elkaar vergeleken. Daarbij moet overigens vermeld worden dat, zoals in de Richtlijnen is opgenomen, zowel de alternatieven uit de Startnotitie als de alternatieven uit de inspraak opnieuw in de Trajectnota/MER aan bod komen.
Met de Trajectnota/MER komt dan ook de informatie beschikbaar die het eenieder mogelijk maakt om, met redenen omkleed, de bezwaren tegen enig alternatief naar voren te brengen.
Op grond van de Trajectnota/MER, de inspraak daarop en de advisering daarover, zullen de Ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM een standpunt bepalen over het project en een alternatief dat nader uitgewerkt kan worden in een Ontwerp Tracébesluit.

Bezwaren tegen het tijdelijk gebruik van het historisch tracé.*

Een aantal insprekers uit bezwaren tegen het in gebruik nemen van het historisch tracé* als tijdelijke oplossing. Zoals in de Startnotitie IJzeren Rijn en in de Richtlijnen* voor de Trajectnota/MER* IJzeren Rijn is aangegeven, kan het historisch tracé alleen gebruikt worden als de effecten op de omgeving beperkt en acceptabel zijn binnen de randvoorwaarden van natuur en milieu. Een dergelijke randvoorwaarde is bijvoorbeeld dat eventuele reactivering van een deel van het historisch tracé (het baanvak Roermond – Dalheim) moet passen binnen de regels van de Europese Vogel- en Habitat-richtlijnen, en dat daarvoor de Tracéwet/m.e.r.-procedure* moet worden doorlopen.
Het eventueel tijdelijk gebruik van het historisch tracé is dan ook pas aan de orde wanneer de Trajectnota/MER is gepubliceerd. Het eventuele besluit om tijdelijk over dat deel van het historisch tracé te gaan rijden wordt pas genomen na de inspraak op de Trajectnota/MER* en met inachtneming van de inspraakreacties (voor de procedure zie vraag 33).
Voor de delen van het historisch tracé die op dit moment nog in gebruik zijn (Budel – Weert en Weert – Roermond) kunnen weliswaar al extra treinen worden toegelaten maar dit wordt beperkt door de grenzen die de wet- en regelgeving daaraan stelt (met name het Besluit geluidhinder spoorwegen).

3.4 Alternatieven anders dan per spoor

In deze paragraaf wordt de vraag beantwoord of het goederenvervoer op een andere manier kan worden afgewikkeld dan per spoor.

Vraag 16: Kunnen andere vervoerswijzen in de studie worden betrokken, zoals water, weg, lucht, ondergrondse leidingen etc.

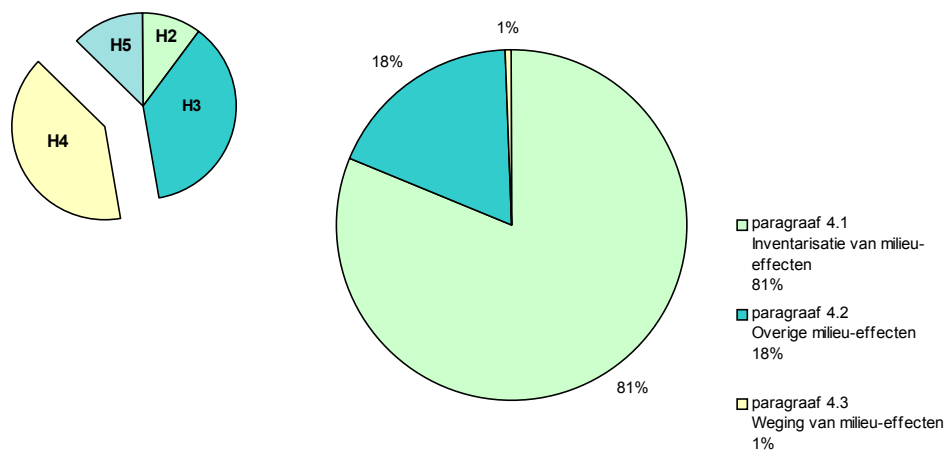
Antwoord: In een groot aantal inspraakreacties wordt voorgesteld het vervoer van goederen tussen Antwerpen en Duisburg op een andere wijze te laten plaatsvinden dan per spoor. Het past inderdaad in het beleid van de Europese Unie en van Nederland om bij vervoersvraagstukken meerdere modaliteiten te betrekken (zie vraag 6).

De doelstelling van het project is in dit geval echter specifiek gericht op vervoer per spoor. Dit is mede ingegeven door de verwachting dat de bestaande spoorcapaciteit op de Montzenroute ontoereikend zal zijn, het historisch recht van België en het verzoek tot reactivering van de IJzeren Rijn, en de afspraken die daarover met België en Duitsland zijn gemaakt. Op grond hiervan is een studie naar andere vervoerswijzen feitelijk niet aan de orde.

4 Te verwachten milieu-effecten

In dit hoofdstuk zijn de vragen en antwoorden opgenomen die betrekking hebben op effecten. De aspecten die worden beoordeeld op hun effecten zijn:

- geluid en trillingen;
- risico's van gevaarlijke stoffen;
- bodem en water;
- natuur en landschap*;
- woon- en leefmilieu*;
- ruimtelijke ordening*;
- landbouw;
- recreatie;
- verkeer en vervoer*;
- kosten;
- regionale economie;
- overige effecten (zoals vervuiling door emissies*).



figuur 4: Inpraakreacties binnen hoofdstuk 4: Te verwachtenmilieu-effecten

4.1 Inventarisatie van milieu-effecten

De effecten van de verschillende alternatieven* zijn het onderwerp van studie in de Trajectnota/MER*. Hierin wordt gedetailleerd aangegeven wat de verschillen zijn tussen de toekomstige situatie zonder een IJzeren Rijn (autonome ontwikkeling*) en de situatie die ontstaat bij verschillende alternatieven met een IJzeren Rijn.

Vraag 17: Wat zijn de effecten ten aanzien van geluid?

Antwoord: *Methode en normen bij bepaling van effecten*

In de Tracéwet/m.e.r.-studie* zullen voor bestaande en nieuw aan te leggen spoorbanen geluidberekeningen uitgevoerd worden zoals omschreven in het

Besluit geluidhinder spoorwegen (Bgs). Deze berekeningen worden uitgedrukt in verschillende dB(A)-contourlijnen* op basis van het 'Reken- en meetvoorschrift railverkeerslawaai'. De geluidberekeningen worden voor alle alternatieven* op dezelfde wijze uitgevoerd, zodat een objectieve vergelijking van de alternatieven mogelijk is. Voor nieuwe baanvakken geldt een grenswaarde* van 57 dB(A) met een maximale ontheffing* tot 70 dB(A). Voor bestaande baanvakken geldt het 'standstill-beginsel' en een sanering tot maximaal 65 dB(A).

De Tracéwet/m.e.r.-studie zal de effecten van toenemende geluidproductie in kaart brengen. Er zal gekeken worden naar de ligging van verschillende geluidcontouren en het aantal (ernstig) geluidgehinderden dat zich binnen deze contouren bevindt. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de ligging van specifieke geluidgevoelige bestemmingen, zoals scholen en ziekenhuizen. In het landelijk gebied zal onder meer het effect van toenemend geluid in stille- en recreatiegebieden onderzocht worden. Om te voldoen aan wettelijke normen maakt ook een analyse van eventuele geluidbeperkende voorzieningen deel uit van het onderzoek voor de Trajectnota/MER*.

Wordt er rekening gehouden met cumulatie van geluidhinder?

Op plaatsen waar in de nabijheid van het spoor een of meerdere andere - belangrijke - geluidbronnen (zoals rijkswegen en industrieën) aanwezig zijn, zal een zogenaamde cumulatiberekening worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor geplande rijkswegen en industrieën die de komende jaren gerealiseerd zullen worden (zogenaamde autonome ontwikkelingen*). Voor de cumulatie van spoorweggeluid met vliegtuiglawaai zijn geen methodes beschikbaar.

Welke maatregelen zijn er mogelijk om de hinder te reduceren?

In de Trajectnota/MER* zal worden aangegeven welke maatregelen mogelijk zijn om de geluidhinder terug te dringen, zoals bronmaatregelen (stillere treinen, stillere baanconstructies), overdrachtsmaatregelen (geluidschermen) en maatregelen aan de woning (gevelisolatie). Bij al deze maatregelen geldt dat de kosten moeten worden afgewogen tegen de (vermindering) van de effecten. Voor geluidschermen geldt bovendien dat deze een negatief effect hebben op de visuele hinder en barrièrewerking* veroorzaken. Ook hiermee wordt in de Trajectnota/MER rekening gehouden.

Vraag 18: Wat zijn de effecten ten aanzien van trillingen?

Antwoord: *Normen en methode bij het bepalen van trillingshinder.*

Er bestaan nog geen wettelijke normen voor de beoordeling van trillingshinder van spoorvervoer. Wel is er een zogenaamde SBR-richtlijn*, die in de Tracéwet/m.e.r.-studie* zal worden gebruikt om het effect van trillingen te onderzoeken. Met deze richtlijn wordt voor elk alternatief* een aantal contouren bepaald waarin een zekere trilling zich kan voordoen. Vervolgens kan voor elk alternatief het aantal woningen en andere trillingsgevoelige objecten worden bepaald binnen die contouren. Dit geeft een indicatie van de mogelijke toename van trillingshinder, waarmee een objectieve vergelijking kan worden gemaakt van de verschillende

alternatieven.

Nadere uitwerking van specifieke trillingshinder

Het onderzoek in de Trajectnota/MER is noodzakelijkerwijs beperkt tot een indicatie van mogelijke trillingshinder voor zover dat bijdraagt tot een vergelijking van alternatieven. De werkelijk fysieke gevolgen voor gebouwen en objecten die samen kunnen hangen met trillingshinder vergen een zeer specifiek onderzoek. Dit onderzoek zal worden uitgewerkt bij de volgende fase van het project, in een Ontwerp Tracébesluit.

Vraag 19: Wat zijn de effecten op het risico voor het vervoer van gevaarlijke stoffen?

Antwoord: De leidraad bij de beoordeling van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen is de nota 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'. In de Trajectnota/MER* zal worden nagegaan welke risico's kleven aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. In het algemeen geldt dat bij toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen ook de risico's voor omwonenden toenemen. In de Trajectnota/MER zal aan de hand van zogenoemde risico-contouren onderzocht worden of en in hoeverre deze risico's voor de omgeving toenemen. Ook zullen maatregelen om de risico's van gevaarlijke stoffen te reduceren worden onderzocht en zonodig in de plannen worden opgenomen. Deze maatregelen moeten het mogelijk maken om ook bij groei van het transport een vereist veiligheidsniveau te handhaven. In de Trajectnota/MER wordt voor de toekomstige situatie tevens een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de soorten en hoeveelheden gevaarlijke stoffen die vervoerd worden (zie ook vraag 2).

Vraag 20: Wat zijn de effecten op bodem en water?

Antwoord: In de Trajectnota/MER* zal worden onderzocht welke effecten de voorgenomen activiteit* heeft op onder andere: bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden, grondwaterhuishouding (bijvoorbeeld of er sprake is van waterstandsaling of juist -stijging), bodem- en grondwaterkwaliteit, aantasting van bodemopbouw en aardkundige waarden*, oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding. Ook wordt nagegaan of de alternatieven* bodemverontreinigingslocaties doorsnijden. De effecten zullen voor alle alternatieven in beeld worden gebracht. Daarbij zal worden aangegeven of de effecten kunnen worden voorkomen en op welke wijze dit kan gebeuren.

Vraag 21: Wat zijn de effecten op natuur en landschap?

Antwoord: *Effecten en onderzoek.*
In de Trajectnota/MER* wordt van de verschillende alternatieven* aangegeven in hoeverre zij effect hebben op natuur en landschap in de

omgeving. Dit gebeurt aan de hand van onderzoek van meerdere onderwerpen.

Voor natuur wordt ondermeer specifiek aandacht besteed aan doorsnijding, verstoring en barrièrewerking in gebieden met bijzondere natuurwaarden. Daartoe behoren ook gebieden en soorten die een bescherming genieten in Europees, nationaal of provinciaal beleid.

Bij landschap wordt specifiek aandacht besteed aan de invloed op waardevolle cultuurlandschappen met een nationale en regionale betekenis, bijzondere landschappelijke eenheden en karakteristieke landschapsstructuren en patronen. De te onderzoeken effecten hangen dan vooral samen met doorsnijding en visuele hinder* die bij de hiervoor genoemde landschappelijke waarden op kan treden.

Kunnen natuurwaarden worden gecompenseerd of gemitigeerd?

De mogelijkheden om verloren natuur te mitigeren en/of te compenseren* hangen af van het soort natuur of natuurgebied dat verloren gaat. In de Trajectnota/MER* zal eerst onderzocht worden of aantasting van natuur zo veel mogelijk is te voorkomen (preventie). Daarnaast worden in de Trajectnota/MER, indien noodzakelijk, ook maatregelen weergegeven die ingezet kunnen worden om de resterende effecten te verminderen (mitigatie).

In de Trajectnota/MER zal tevens worden aangegeven of er effecten te verwachten zijn in gebieden die "compensatieplichtig" zijn conform de nota "Structuurschema Groene Ruimte". Daarbij zal een globale indicatie gegeven worden op welke wijze aan deze plicht zou kunnen worden voldaan. Op welke wijze compensatie precies uitgevoerd wordt, kan echter geen deel uitmaken van de Trajectnota/MER. Dit is namelijk sterk afhankelijk van het uiteindelijk te kiezen tracé en de mogelijkheden die de omgeving biedt om die compensatie ook werkelijk tot uitvoering te brengen. De manier waarop compensatie daadwerkelijk plaatsvindt is dan ook pas nader aan te geven na de standpuntbepaling* (zie vraag 33).

Worden er ook effecten op ecologie bepaald en gemeten?

In de Trajectnota/MER* zal ook inzicht worden gegeven in de effecten op aanwezige ecologische waarden. Aanleg van nieuwe spoorlijnen kan leiden tot een verdere versnippering* van leefgebieden van planten en dieren. De te bestuderen ecologische effecten zijn ruimtebeslag, barrièrewerking*, doorsnijding van leefgebieden, migratieroutes* en rustverstoring. Onderzocht zal worden wat deze effecten betekenen voor de aanwezige flora en fauna, leefgemeenschappen en soorten met een beschermd status of bijzondere betekenis. De diersoorten van de Rode Lijst* hebben daarbij bijzondere aandacht, evenals soorten van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn*. Overigens zal in de Trajectnota/MER tevens ingegaan moeten worden op een "passende beoordeling" van de effecten van alternatieven op de duurzame instandhouding van gebieden en soorten die volgens die Europese Vogel- en Habitatrichtlijn* zijn beschermd.

Worden er ook effecten op cultuurhistorie en archeologie bepaald en gemeten?

In de Trajectnota/MER* zal ook voor elk alternatief aangegeven worden of dit

effecten met zich mee brengt op het gebied van cultuurhistorie en archeologie. Daartoe zal eerst de ligging en de aard van cultuurhistorische en archeologische waarden in kaart worden gebracht. De aandacht wordt hierbij onder meer gericht op; monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten, objecten van geomorfologische en aardkundige waarde*, archeologische vindplaatsen en eventuele historische landgoederen.

Vraag 22: Wat zijn de effecten op het woon- en leefmilieu?

Antwoord: Bij effecten op het woon- en leefmilieu gaat het om belevingsaspecten die voortkomen uit de combinatie van effecten als geluid, trillingen, veiligheid, visuele hinder, barrièrewerking* en sociale veiligheid*. Al deze effecten worden in de Trajectnota/MER* onderzocht. Het effect op bereikbaarheid wordt daarbij opgenomen als een onderdeel van het ruimere onderzoek naar barrièrewerking*. Een aantal onderwerpen, zoals het afbreken van woningen en de invloed op geplande woongebieden, worden behandeld bij het aspect ruimtelijke ordening.

Vraag 23: Wat zijn de effecten op ruimtelijke ordening?

Antwoord: In de Trajectnota/MER* wordt de bestaande situatie en de situatie na "autonome ontwikkeling*" geïventariseerd. Met de bestaande situatie (reeds aanwezige bebouwing) wordt zo veel mogelijk rekening gehouden bij het ontwikkelen van alternatieven* (zie vraag 8). Autonome ontwikkelingen* op het gebied van ruimtelijke ordening zijn bijvoorbeeld reeds gemaakte plannen voor woningbouw, industrieterreinen, wegen en andere infrastructuur, recreatie en bijzondere elementen zoals begraafplaatsen en vliegvelden) en landschappelijke ontwikkelingen. In de Trajectnota/MER wordt daarbij ondermeer onderzoek gedaan naar het verwachte ruimtebeslag dat verschillende alternatieven met zich mee brengen en daarmee van invloed zijn op die plannen.

Vraag 24: Wat zijn de effecten op landbouw?

Antwoord: In de Trajectnota/MER* wordt voor elk alternatief* beschreven in hoeverre het effect heeft op vermindering van landbouwgrond, beperking van de bedrijfsvoering en aantasting van bestaande kavelstructuren. De precieze nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering van alle afzonderlijke bedrijven wordt in de fase van een Trajectnota/MER nog niet onderzocht. Dit soort onderzoek is zeer specifiek en bedrijfsafhankelijk. Eventuele nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering worden dan ook pas in een volgende fase bestudeerd en dan zo goed mogelijk geminimaliseerd (bij de uitwerking van een voorkeursalternatief* in een ontwerp-tracébeluit*). Bij het ontwerpen van tracé-alternatieven wordt er wel zorg voor gedragen de bereikbaarheid van bedrijven te handhaven.

Vraag 25: Wat zijn de effecten op recreatie?

Antwoord: In de Trajectnota/MER* zal worden bekeken welke effecten de alternatieven* hebben op bestaande en geplande recreatiemogelijkheden en -voorzieningen. Daarbij zal ook aandacht zijn voor effecten op toeristische en/of recreatieve routes en de belevingswaarde van de omgeving. Ondanks het feit dat het Besluit geluidhinder spoorwegen* (zie vraag 17) niet van toepassing is op recreatieve voorzieningen zullen de gevolgen van geluidtoename op recreatieve voorzieningen wel in de Trajectnota/MER worden weergegeven.

De wijze waarop economische effecten op recreatieve voorzieningen (evenals op andere bedrijfstakken) in beeld worden gebracht, is weergegeven bij vraag 28.

Vraag 26: Wat zijn de effecten op verkeer en vervoer?

Antwoord: Veel insprekers uiten hun zorgen over vermindering van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de plaatsen langs de spoorlijn. In de Trajectnota/MER* zullen de effecten van het intensievere gebruik van een bestaande spoorlijn op de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid worden geïnventariseerd. Overigens is er bij nieuwe spoorlijnen geen kans op gesloten overwegen omdat nieuwe spoorlijnen alleen ongelijkvloerse kruisingen mogen hebben (zie vraag 6).

Vraag 27: Is er een vergelijking op economische aspecten nodig/moet er een kosten-batenanalyse van de alternatieven worden uitgevoerd?

Antwoord: *Economische aspecten en kosten.*

In de Trajectnota/MER* worden de kosten van de verschillende alternatieven* weergegeven en met elkaar vergeleken. Het onderzoek zal zich noodzakelijkerwijs beperken tot de kosten van realisatie en onderhoud van de spoorlijn. Standaard maatregelen voor de beperking van geluidhinder maken daarbij deel uit van die kostenraming. Bij de kostenraming wordt in de regel ook een indicatie gegeven van de zogenoemde maatschappelijke kosten die bij elk alternatief samenhangen. Hieronder worden kosten begrepen die samenhangen met specifieke inpassingsvraagstukken, mitigerende maatregelen en compenserende maatregelen.

Onderwerpen die meer samenhangen met ondervonden persoonlijke overlast of beperking van het sociaal welbevinden worden in de studie niet tot uitdrukking gebracht in de kostenraming. Dit wordt ingegeven door het feit dat deze onderwerpen zeer verschillend en persoonlijk van aard zijn. Daarmee ontbreekt het bovendien aan een methode om hiervoor op objectieve wijze kosten voor te bepalen die bijdraagt tot een vergelijking van tracéalternatieven.

Kosten-batenanalyse.

Een specifieke economische kosten-batenanalyse wordt in het kader van de Trajectnota/MER niet gemaakt. In dit project wordt de aanleg van

railinfrastructuur of de uitbreiding van bestaande infrastructuur niet opgevat als een (handels-) of industrieel product waaraan direct baten zijn toe te wijzen die in geld uitgedrukt en afgezet kunnen worden tegen de te ondernemen investering. Daarnaast moet gesteld worden dat, het voor Nederland grotendeels doorgaand goederenvervoer zal betreffen, waaraan weinig toegevoegde waarde zal kunnen worden toegerekend. De baten zullen meer het karakter hebben van een bijdrage aan verminderde groei van het wegvervoer in de verbinding Antwerpen-Ruhrgebied.

Vraag 28: Wat zijn de effecten op regionale economie?

Antwoord: In de Trajectnota/MER* wordt rekening gehouden met effecten op de regionale economie. De eventuele invloed op regionale (bedrijfs)centra zullen voor de verschillende alternatieven* worden bestudeerd. Onderzocht zal worden of de alternatieven kansen danwel belemmeringen met zich mee brengen. Dit zal met name toegespitst zijn op regionale vervoerscentra en eventueel een weerslag hebben in enige regionale werkgelegenheid. In de Trajectnota/MER, wordt dit voor de verschillende alternatieven meegenomen, zodat dit kan worden betrokken bij de keuze van het voorkeursalternatief*. De eventuele invloed van alternatieven op de bedrijfsvoering van specifieke afzonderlijke bedrijven of bedrijfstakken wordt, in de Trajectnota/MER, niet in beeld gebracht. Dit soort onderzoek zou zozeer op verschillende aannames per bedrijf gebaseerd moeten worden dat er geen consistent beeld verwacht mag worden. Daar waar een duidelijke significante invloed te verwachten is van alternatieven op het economisch functioneren of de werkgelegenheid van bedrijven wordt dit met globalere criteria in beeld gebracht. Deze invloed komt dan tot uitdrukking in criteria met betrekking tot regionale economie of regionale werkgelegenheid.

4.2 Overige milieu-effecten

In deze paragraaf zijn vragen opgenomen over overige effecten, zoals de effecten van het tijdelijk gebruik van het historisch tracé*, luchtvervuiling en stankoverlast en effecten op overig verkeer in de regio en effecten van wachtsporen*.

Vraag 29: Welke overige effecten kunnen er optreden?

Antwoord: In de Tracéwet/m.e.r.-studie* worden de huidige situatie en de autonome ontwikkelingen* geïnventariseerd voor alle in paragraaf 3.1 beschreven effecten. Omdat er nog een zekere bandbreedte in het ontwerp zit, kunnen nooit de werkelijk fysiek optredende effecten in kaart gebracht worden; de te onderzoeken effecten zijn feitelijk een indicatie of afspiegeling van de te verwachten situatie. Omdat dit voor alle alternatieven* op dezelfde manier gebeurt, kunnen de effecten van alle alternatieven wel op een objectieve manier met elkaar worden vergeleken. Bij de inventarisatie van de effecten wordt zowel gekeken naar tijdelijke effecten (effecten van de aanleg) als permanente effecten. Ook de effecten van eventueel tijdelijk gebruik van een alternatief* zullen worden bestudeerd.

In de Trajectnota/MER* wordt ook gekeken naar cumulatie van effecten. Dit speelt vooral bij geluidhinder (zie vraag 17). Verder wordt nagegaan of er effecten zijn op een bepaald aspect van het milieu, die wellicht gevolgen hebben voor een ander aspect van het milieu (zo kan verlaging van de grondwaterstand bijvoorbeeld zijn weerslag hebben op vegetatie en daarmee op het leefgebied van bepaalde diersoorten).

Vraag 30: Wat zijn de effecten op het gebied van luchtvervuiling en stankoverlast?

Antwoord: In de Trajectnota/MER* zal aandacht worden besteed aan de invloed van het (weer) gaan rijden met diesellocs op het historisch tracé* en op de verschillende alternatieven daarvoor. Het onderzoek betreft met name een inschatting van de eventuele toename van de stoffen NO_x, roet en fijn stof. Daarbij zal tevens onderzocht worden of het effect en de verspreiding van deze stoffen van invloed is op waardevolle flora en fauna in de nabijheid van de verschillende alternatieven.

Vraag 31: Wat zijn de effecten op wegverkeer, spoorverkeer en wachtporen?

Antwoord: De effecten op het wegverkeer worden geïnventariseerd bij het aspect verkeer en vervoer (zie vraag 26). De effecten op het overige spoorverkeer worden meegenomen als technische uitgangspunten van de studie (zie vraag 8). Wachtporen* vallen in de Tracéwet/m.e.r.-fase* nog in de bandbreedte van het ontwerp. In het ontwerp worden de locaties van eventuele wachtporen opgenomen, zodat de effecten hiervan meegenomen worden bij de bestudering van de verschillende alternatieven. Bij de verdere uitwerking van het voornemen in het Ontwerp Tracébesluit* krijgen wachtporen hun definitieve en precieze ligging.

4.3 Weging van milieu-effecten

Veel insprekers hebben vraagtekens gezet bij de manier waarop effecten tegen elkaar worden afgewogen. Veel mensen hadden de indruk gekregen dat behoud van natuur zwaarder zou wegen dan het voorkomen van hinder voor de mens. In deze paragraaf wordt ingegaan op de weging van de verschillende effecten (zie par. 3.1) ten opzichte van elkaar.

Vraag 32: Hoe worden de effecten ten opzichte van elkaar afgewogen?

Antwoord: *Weging van effecten binnen een aspect van het milieu*
In de Trajectnota/MER worden alle alternatieven op een aantal milieuaspecten en technische en financiële aspecten met elkaar vergeleken. Om dit te kunnen doen wordt binnen elk aspect een groot aantal effecten bestudeerd. Zo kan het aspect ecologie bijvoorbeeld bestudeerd worden aan de hand van meerdere effecten zoals verstoring, verdroging, versnippering en verlies van biotopen
Geen enkel effect kan daarbij bij voorbaat maatgevend zijn voor de keuze

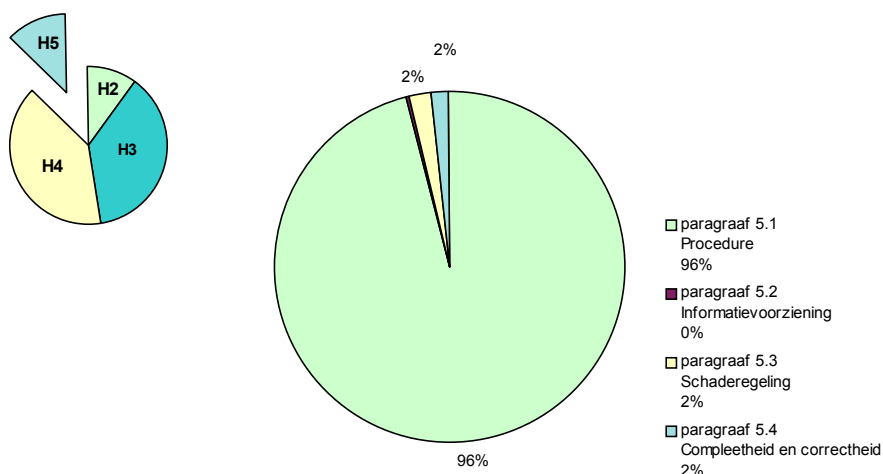
van een alternatief*. Aan de effecten worden gewichten toegekend die het onderling belang van de effecten (binnen een aspect van het milieu) weerspiegelen. Het is gebruikelijk om bij de vergelijking van alternatieven meerdere sets van gewichten te hanteren om na te gaan of de alternatieven ook duidelijk van elkaar verschillen. Er zal waarschijnlijk geen alternatief zijn dat op alle effecten het beste scoort.

Weging van milieukundige, technische en financiële aspecten

Aan de verschillende aspecten van het milieu (zoals: landschap, ecologie, geluid, externe veiligheid e.d.) of tussen technische en financiële aspecten worden géén gewichten toegekend. De afweging of het ene aspect zwaarder moet wegen dan een ander is uiteindelijk te beslissen door de Ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM en hoort los te staan van het onderzoek in de Trajectnota/MER. De resultaten zoals weergegeven in de Trajectnota/MER kennen dan ook geen voorkeur of bijzonder belang voor enig alternatief of aspect van het milieu.

5 Procedure

In dit hoofdstuk worden de vragen beantwoord die betrekking hebben op de te volgen procedure, de informatievoorziening die daarbij hoort en eventuele schaderegelingen die in die procedure van toepassing zijn.



figuur 5: Inspiraakreacties binnen hoofdstuk 5: Procedure

5.1 Procedure

In deze paragraaf worden vragen beantwoord die te maken hebben met de procedure. De vragen vallen uiteen in twee categorieën: vragen naar de procedure in het algemeen, en vragen over de procedure voor het in gebruik nemen van het historisch tracé*.

Vraag 33: Hoe ziet de procedure eruit?

Antwoord: Volgens de huidige inzichten is de procedure als volgt. Op basis van de Richtlijnen*, zoals de Ministers van VROM en Verkeer & Waterstaat die hebben vastgesteld, wordt de Trajectnota/MER opgesteld. Deze is naar verwachting gereed in het voorjaar van 2001. Deze Trajectnota/MER wordt ter visie gelegd waarna inspraak mogelijk is. Naast particuliere belanghebbenden geven ook de betrokken bestuursorganen (gemeenten en provincies) een reactie. De Commissie voor de milieu-effectrapportage* brengt een toetsingsadvies uit over de wijze waarop de Trajectnota/MER voldoet aan de eerder vastgestelde Richtlijnen. Op basis van de uitkomsten van de Trajectnota/MER, de uitgebrachte inspraakreacties, de bestuurlijke reacties en het toetsingsadvies wordt een standpunt* bepaald. In dit standpunt wordt onder meer bepaald dat het project al of niet wordt voortgezet en zo ja, volgens welk gekozen alternatief dat verder moet plaatsvinden. Daarnaast zal het standpunt* tevens een besluit bevatten om al dan niet tot tijdelijk gebruik van het historisch tracé* over te gaan. Deze standpuntbepaling is voorzien in het najaar van 2001.

Het gekozen alternatief wordt daarna uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit*. Op dit Ontwerp Tracébesluit is wederom inspraak mogelijk. Daaropvolgend wordt een Tracébesluit voorbereid en vastgesteld. Hierop is beroep mogelijk bij de Raad van State. Na het Tracébesluit volgt de voorbereiding van de uitvoering en de uitvoering zelf. In welke periode dat plaatsvindt is sterk afhankelijk van het gekozen alternatief.

Vraag 34: Wat is de procedure voor het tijdelijk gebruik van het historisch tracé*?

Antwoord: De procedure voor het tijdelijk gebruik van het historisch tracé is feitelijk gelijk aan de procedure voor andere tracé-alternatieven. Voor een uitgebreid overzicht van de stappen in die procedure wordt dan ook verwezen naar vraag 33.

De Trajectnota/MER* dient voldoende informatie te bevatten om de Ministers een standpunt te kunnen laten innemen voor zowel de structuuroplossing (het alternatief* dat de definitieve, lange termijn-oplossing voor het vervoersvraagstuk vormt) als voor - eventueel - tijdelijk gebruik van het historische tracé van de IJzeren Rijn.

Dus ook het standpunt* ten aanzien van eventueel tijdelijk gebruik van het historisch tracé wordt bepaald op basis van de uitkomsten van de Trajectnota/MER, de uitgebrachte inspraakreacties, de bestuurlijke reacties en het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage*. Deze standpuntbepaling is voorzien in het najaar van 2001.

Zowel het gekozen alternatief als een eventueel tijdelijk hergebruik van het historische tracé worden daarna uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit*. Op dit Ontwerp Tracébesluit is wederom inspraak mogelijk. Vervolgens wordt het Tracébesluit* voorbereid en vastgesteld. Hierop is beroep mogelijk bij de Raad van State. Na het Tracébesluit volgt de voorbereiding van de uitvoering en de uitvoering zelf. In welke periode dat plaatsvindt is sterk afhankelijk van het gekozen alternatief.

Als uit de Trajectnota/MER blijkt dat tijdelijk rijden mogelijk is, betekent dit dat via het historisch tracé* gedurende een beperkte tijd een beperkt aantal treinen zal rijden. De lengte van de periode waarin het historisch tracé wordt gebruikt wordt bepaald door de tijd die nodig is om de definitieve oplossing te realiseren.

Het vaststellen van de noodzakelijke technische en inpassingsmaatregelen om eventueel tijdelijk gebruik mogelijk te maken vormt onderdeel van de Trajectnota/MER.

5.2 Informatievoorziening

In deze paragraaf zijn reacties opgenomen over de informatievoorziening rond het project. De reacties zijn opgesplitst in twee vragen, te weten de vraag hoe men betrokken kan worden bij het project, en de vraag hoe men aan informatie kan komen.

Vraag 35: Hoe word ik betrokken bij het project?

Antwoord: Naast de mogelijkheid om informatie over het project te ontvangen (zie vraag 36) en de wettelijke mogelijkheden tot inspraak (zie vraag 33) worden er in de loop van dit jaar in de regio bijeenkomsten georganiseerd waarop belanghebbenden kennis kunnen nemen van de ontwikkelingen in het project. Op die bijeenkomsten zijn deskundigen van NS Railinfrabeheer en het ministerie van Verkeer & Waterstaat aanwezig om met betrokkenen te spreken over de inhoud van het project, de mogelijke gevolgen voor de omgeving en de gewenste oplossingsrichtingen voor het ontwerp.

Vraag 36: Hoe kan ik informatie over het project krijgen?

Antwoord: Voor nadere informatie over het project kan men zich kosteloos abonneren op de periodieke "Nieuwsbrief IJzeren Rijn" die belangstellenden op de hoogte houdt van de meest recente ontwikkelingen van het project. Aanvragen hiervoor kunnen worden gericht aan:

NS Railinfrabeheer
Projectteam IJzeren Rijn
t.a.v. dhr. R. Panis
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Telefoon: 030 - 235 83 21

5.3 Schaderegeling

Enkele insprekers hebben vragen gesteld over mogelijke schaderegelingen. In deze paragraaf wordt de vraag beantwoord welke regelingen er bestaan om ontstane schade te compenseren.

Vraag 37: Welke regelingen bestaan er ten aanzien van de schade die de IJzeren Rijn veroorzaakt?

Antwoord: Bij een project zoals de IJzeren Rijn zijn er verschillende soorten schade te onderscheiden. De belangrijkste zijn:

- schade in relatie tot aankoop of onteigening;
- schade als gevolg van planologische maatregelen (planschade*).

Schade in relatie tot aankoop of onteigening

Gezien de fase waarin het project zich nu bevindt is aankoop van gronden of woningen de eerste jaren nog niet aan de orde. Pas na vaststelling van een

Tracébesluit kan overgegaan worden tot aankoop en onteigening van gronden. Hiervoor zullen dan de uitgangspunten van de Onteigeningswet van toepassing zijn. De vergoeding zal dan zodanig moeten zijn dat de vermogens- en inkomenspositie van belanghebbenden voor en na aankoop of onteigening gelijk is.

Schade als gevolg van planologische maatregelen (planschade)*

Planschade kan ontstaan als er een planologisch besluit is genomen dat wordt aangemerkt als een zogenaamd schadetoebrengend besluit. Dit kan zijn een bestemmingsplan of een Tracébesluit*. Bij een dergelijk besluit kan het voorkomen dat bedrijven (ook zonder aankoop of onteigening) beperkingen ondervinden in hun ontwikkelingsmogelijkheden of dat particulieren economisch nadeel ondervinden ten aanzien van onroerend goed.

Dit is voornamelijk niet aan de orde. Pas als de Trajectnota/MER* gereed is en op basis daarvan - eventueel - een voorkeursalternatief* is uitgewerkt in een Tracébesluit en bestemmingsplannen zijn aangepast, kan een beroep worden gedaan op planschaderegelingen*. In de normale bestemmingsplanprocedure kan planschade vergoed worden op grond van artikel 49 Wet Ruimtelijke Ordening. Bij toepassing van de herziene Tracéwet is echter het Tracébesluit reeds een schadetoebrengend besluit. Daarvoor wordt dan een planschade- en nadeelcompensatieregeling opgesteld en van toepassing verklaard die voorziet in hetgeen normaal geregeld is via de Wet Ruimtelijke Ordening.

5.4 Compleetheid en correctheid

In deze paragraaf worden de vragen beantwoord over ontbrekende of onjuist weergegeven informatie in de Startnotitie.

Vraag 38: Is de informatie in de Startnotitie wel juist en volledig?

Antwoord: Een aantal inspraakreacties maakt melding van onjuiste of ontbrekende informatie in de Startnotitie. Gebleken is inderdaad dat een aantal overzichtkaartjes in de Startnotitie een storende fout bevat. Dit zal in het verdere onderzoek gecorrigeerd worden.

Verder blijkt dat veel betrokkenen en belanghebbenden behoefte hebben aan meer en vooral gedetailleerde informatie dan ten tijde van de publicatie van een Startnotitie voorhanden is. Hoewel de vraag zondermeer begrijpelijk is, moet vermeld worden dat de Startnotitie de eerste stap is in de te volgen procedure. Het is feitelijk de aankondiging van een nog uit te voeren onderzoek, dat zijn weerslag moet krijgen in de Trajectnota/MER.

De Startnotitie bevat, zij het in globale zin, alle benodigde en juiste informatie die volgens de regelgeving is vereist en noodzakelijk is om belanghebbenden en wettelijke adviseurs in staat te stellen kennis te nemen van het voornemen en daarop waardevol commentaar te leveren.

De resultaten van deze inspraak hebben hun beslag gekregen in de Richtlijnen* voor de Trajectnota/MER*. Op grond van die Richtlijnen zal veel van de in de inspraakreacties gevraagde informatie in die Trajectnota/MER aan de orde komen.

Bijlagen

Bijlage 1: Verklarende woordenlijst

Aardkundige waarde	Gebied dat vanwege zijn unieke bodemopbouw/geomorfologie een bepaalde waarde vertegenwoordigt.
Alternatief	Samenhangend pakket van maatregelen en mogelijke inrichtingsvormen dat samen een mogelijke oplossing voor het beschreven probleem vormt
Autonome ontwikkeling	Op zichzelf staande ontwikkeling (die plaatsvindt als de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd).
Bgs	Besluit geluidhinder spoorwegen
Gebruikseisen	Eisen waaraan het systeem dient te voldoen opdat het in staat is (of moet zijn) om de primaire functies te vervullen.
Commissie voor de milieu-effectrapportage	Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de Richtlijnen voor de inhoud van het MER en de beoordeling van de kwaliteit van het MER.
Compensatie (compenserende maatregelen)	Maatregel waarbij getracht wordt nieuwe waarden te creëren die vergelijkbaar zijn met de verloren gegane waarden. Wanneer het volledig onvervangbare waarden betreft, heeft compensatie betrekking op het creëren van zo vergelijkbaar mogelijke waarden.
Cultuurhistorie	Beschavingsgeschiedenis
Cumulatie van effecten (in m.e.r)	Gezamenlijk effect van verschillende vormen van verontreiniging en aantasting van het milieu door een of meerder activiteiten, waarbij de gevolgen van elke vorm afzonderlijk niet ernstig behoeven te zijn, maar van de verschillende vormen tezamen wel.
dB(A)	Maat voor de sterkte van het geluidniveau gewogen met het "A-filter" (gecorrigeerd voor de frequentie-afhankelijke gevoeligheid van het menselijk oor).
Emissie	Uitstoot van met name verontreinigingen zoals stof en geluid.
Grenswaarde (voor geluid)	Waarde die niet overschreden mag worden.
Habitatrichtlijn	Europese richtlijn gericht op de bescherming van soorten en natuurlijke habitats. Een habitat is het geheel van milieufactoren dat op een plan of dier inwerkt.
Historisch tracé*	Het bestaande, deels buiten gebruik zijnde, tracé van de IJzeren Rijn tussen de grensovergangen bij Budel en Dalheim
Migratieroute	Route volgens welke flora en fauna zich verplaatsen tussen gebieden
Mitigatie (mitigerende maatregelen)	Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu te voorkomen, te beperken of te compenseren.
Natuur en landschap	Natuur: ecosystemen, flora en fauna Landschap: waarneembare deel van de aarde dat wordt bepaald door de onderlinge samenhang en wederzijdse beïnvloeding van de factoren klimaat, reliëf, water, bodem, flora en fauna, alsmede het menselijke handelen.

Omgevingseisen	Het totaal aan eisen dat eigen is voor de desbetreffende locatie.
Ontheffingswaarde	Als na het nemen van geluidbeperkende maatregelen aan woningen een geluidbelasting op een of meer woningen overblijft die groter is dan de voorkeurswaarde van 57 dB(A), kan aan Gedeputeerde Staten ontheffing worden gevraagd. Gedeputeerde Staten kunnen, veelal onder voorwaarden ter bescherming van de geluidgehinderden, een hogere waarde als ontheffingswaarde vaststellen. Deze waarde mag de wettelijke bepaalde maximale ontheffingswaarde voor woningen van 70 dB(A) niet te boven gaan.
Ontwerp Tracébesluit (OTB)	Het OTB wordt opgesteld door de Ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM als zij naar aanleiding van de Trajectnota/MER besluiten om tot uitvoering van de voorgenomen activiteit over te gaan. In dit besluit wordt het voorkeursalternatief in groter detail uitgewerkt. Naar aanleiding van het uitkomen van het OTB wordt wederom een inspraakronde gehouden.
Planschade	Vergoeding van geleden schade als gevolg van een bestemmingsplan.
Railned*	Zelfstandige, onafhankelijke organisatie die ondermeer zorgt voor de vaststelling van benodigde infrastructuurcapaciteit.
Recreatiegebied	Daar waar recreatiemogelijkheden en -voorzieningen zijn getroffen
Rode Lijst	Lijst van met uitsterven bedreigde en kwetsbare soorten in een bepaald gebied.
Richtlijnen	Rapport waarin de wenselijke inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport is vastgelegd.
Ruimtelijke ordening	Bedoeld worden vastgestelde of geplande gemeentelijke, provinciale of nationale ontwikkelingen.
SBR-richtlijn	Stichting Bouw Research heeft in 1993 richtlijnen voor het meten en beoordelen van trillingen in een woonomgeving opgesteld.
Sociale veiligheid	Het veilig gebruik kunnen maken van de (openbare) ruimte, zonder angst voor aantasting van de persoonlijke integriteit.
Standpuntbepaling	Beslissing van de Minister om na publicatie van de Trajectnota/MER danwel te stoppen met het project danwel een voorkeursalternatief uit te werken in een Ontwerp Tracébesluit.
Stiltegebied	Door landelijk en provinciaal beleid aangewezen beschermingsgebied in het landschap, gericht op het handhaven van voldoende rust voor de daar aanwezige of te ontwikkelen fauna.
Tracébesluit	Besluit waarin de Minister van Verkeer & Waterstaat in overeenstemming met de Minister van VROM het tracé van een hoofdweg, hoofdvaarweg of landelijke railweg vaststelt.
Tracéwet/m.e.r.-procedure	Besluitvormingsprocedure ten behoeve van de tracévaststelling.

Trajectnota/MER	Besluitvormingsdocument ten behoeve van de tracévaststelling.
Variant	Subkeuze binnen een alternatief.
Verkeer en vervoer	Het beleid t.a.v. van verkeer en vervoer in Nederland is opgenomen in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II) en in de nota Transport in Balans (TIB). Hierin geeft de overheid aan, in navolging van het Europees beleid, dat een voortgaande groei van het goederenvervoer in toenemende mate opgevangen dient te worden door meer milieuvriendelijke modaliteiten, waaronder vervoer per spoor.
Versnippering	Verandering in de ruimtelijke verdeling van landschapselementen waarbij de woongebieden van dieren of planten worden verdeeld in kleinere eenheden en/of ruimtelijk sterker gescheiden worden.
Visuele hinder	Belemmering van het uitzicht.
Vogelrichtlijn	Volgens de Vogelrichtlijn van 1979 moeten de Europese lidstaten ervoor zorgen dat de kwaliteit van soorten in speciaal daarvoor aangewezen gebieden wordt beschermd alsmede de gebieden zelf.
Voorgenomen activiteit	Datgene wat het initiatief inhoudt volgens de Startnotitie, ook wel voornemen genoemd.
Voorkeursalternatief	De keuze uit de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven die verder wordt uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit.
Voorkeursgrenswaarde	Geluidbelasting die in milieuhygiënisch opzicht als streefwaarde voor de bescherming tegen geluidhinder moet worden gezien. Voor woningen is de <i>voorkeursgrenswaarde</i> voor geluidhinder door railverkeer 57 dB(A).
Wachtspoor	Spoordeel waar een trein (meestal een goederentrein) kan worden geplaatst opdat deze door een andere trein kan worden ingehaald en/of kan wachten op een pad in de dienstregeling.
Woon- en leefmilieu	Hiertoe wordt verstaan de beleving van het desbetreffende gebied als de directe leefomgeving zoals bereikbaarheid en sociale veiligheid.

Bijlage 2: Overzicht van insprekers met bijbehorende vraag- en antwoordnummers

Actie bewoners Herkenboscherweg/Weg langs het kerkhof te Roermond, (4 handtekeningen)	1	7	9	15	17	18	32
	33	34	37				
Adviescommissie voor het Duits-Nederlandse Grenspark Maas-Swalm-Nette, Maastricht	7	10	12	14	21	33	34
	38						
Alkemade, J.A.W. , Belfeld	17	18					
<hr/>							
Allefs, E.Th.P.M. , Geldrop	17	26					
ANWB Koninklijke Nederlandse Toeristenbond, 's-Gravenhage	1	2	3	6	7	9	12
	13	15	17	21	22	25	26
	28	29	33				
Baldini-Wynen, I. , Wegberg, Deutschland	15	17					
Banning, H.Ed.M. van, Sittard	4	8	12	16	21		
Beckers, J. , Vlodrop (11 handtekeningen)	17	19	21	22	37		
<hr/>							
Belangengroep "IJzeren Rijn in de Peel?", Griendtsveen (2 handtekeningen)	21	38					
Belangenvereniging Aalst-Waalre N69 (BAN69), Waalre	1	8	10	12	14	15	21
	22	23	27	28	29		
Belangenvereniging de Voldijn, Waalre	6	7	8	10	14	15	17
	21	22	23	26	28	29	
Belangenvereniging Duin en Ven,	1	8	10	12	14	15	21
	22	23	27	28	29		
Belfeldse Democraten, Belfeld (2 handtekeningen)	15	17	18	19	21	22	29
<hr/>							
Bemelmans, H. , Roermond (2 handtekeningen)	2	14	32				
Bentoner, H. , Melick	8	12	15	21			
Benegora Milieuvereniging, Putte	2	4	8	12	15	16	19
	21	22	23	28			
Berg, J. van de, Budel-Schoot	6	7	12	17	19	21	22
	23	26	27	32	37		
Berkhof, M. , Roermond	7	12	14	15	17	18	33
	34	37					
Beuningen, W. van, Budel-Schoot	12	15	17	18	19	22	26
	30	37					
<hr/>							
Bewoners-overleg Bevrijdingsweg Venlo, Venlo	14	15	17	18	23	28	
Bewoners Belanghebbenden Groep Moerdijk - Zandvliet, Bergen op Zoom	1	3	4	6	7	8	10
	12	13	14	15	17	18	21
	22	23	27	28	33	34	38
Bewoners Reewoude e.o. Herkenbosch, Herkenbosch (51 handtekeningen)	15	17	21				
Bewoners van de Griendtsveenseweg, Deurne (21 handtekeningen)	15	17	19	21	22	26	
Bewoners van de Koolmeeshof 1-11, Weert (11 handtekeningen)	1	4	6	7	10	12	15
	16	17	18	19	21	22	27
	29	32	33	34			
<hr/>							
Bewonersgroep De Kemp, Roermond (2 handtekeningen)	15	17	23	29			
Bewonersgroep Kitskesberg-Heide, Roermond	15	17	18	19	21	22	23
	29	30	32				
Bewonersvereniging Eikenburg-De Roosten, Eindhoven	6	7	12	14	15	26	
Bezirksregierung Dusseldorf, Dusseldorf	6	14	33	35			
Bogers, Fam. , Budel-schoot (2 handtekeningen)	12	15	16	17	26	37	

Bond Beter Leefmilieu Vlaanderen vzw, Brussel, België (2 handtekeningen)	1	4	6	7	8	10	14
	15	17	19	21	22	23	
Bongaerts, P. , Roermond (2 handtekeningen)	7	9	12	14	15	16	17
	18	21	22	23	27	28	
Bossenbroek, Ph , Haelen	1	4	7	8	10	12	14
	15	16	21	22	27	34	
Bouten-Konings, Fam. , Haelen (2 handtekeningen)	6	10	12	13	33		
Bremmers, W.P.J. , Budel-Schoot (2 handtekeningen)	12	37					
<hr/>							
Broek, J.P.J. van den, Baexem	1	3	4	5	6	7	10
	12	13	14	15	16	17	21
	22	33					
Bronckers, L.J. , Gulpen	4	8	14	29			
Bruggink, H.J. , Geldrop	1	6	7	8	14	15	17
	21	22	23				
Bruinsma, C.A. , Belfeld	9	14	15	17	21	22	23
	27	32					
Bund Freunde der Erde, Haan, Deutschland (2 handtekeningen)	3	6	7	12	13	14	15
	16	17	21	22	33		
<hr/>							
Burgemeester en secretaris , Asten (2 handtekeningen)	15	21	25				
Burgemeester en wethouders, gemeente Nederweert, (2 handtekeningen)	14	15	25				
Buurtvereniging 't Vrijveld, Roermond (2 handtekeningen)	15	17	18	19	22	26	
Buurtvereniging "Het Busseke", Eindhoven	15	17	32	33			
Caltronic, Roermond	14	15	17	18	19	21	22
	23	28	32				
<hr/>							
Claassens, M , Grubbervorst	12	15	21	22	29		
CMAD, Roermond	22	23	29				
Colbers, M.P.M. , Belfeld (11 handtekeningen)	12	15	17	18	22		
Commandeur-Witkam, Drs. C.C. , Maarheeze	8	14	15	17	21	23	27
	38						
Craemers, M.H. , Roermond	7	8	17	28			
<hr/>							
Crijns-Nordhausen, Fam. , Roermond (5 handtekeningen)	7	12	15	17	18	19	21
	22	37					
Curvers, J.L.J. , Weert	1	2	6	7	8	9	12
	15	16	17	18	19	20	21
	22	23	24	29	32	33	34
	37	38					
De Stichting Sportvisserij Limburg '83, Belfeld	14	15	20	21	22	25	
DGW&T Vastgoedbeheer en Ingenieursdiensten, Eindhoven	23						
Dijk, Fam. van, Deurne (4 handtekeningen)	6	8	15	17	18	19	21
	22	23	26	30			
<hr/>							
Dinteren, J.L.M. van, Geleen	1	4	7	12	14	34	
Donkers, F. , Helmond	6	14	17	23	26		
Dorpsraad America, America (2 handtekeningen)	1	2	8	9	15	17	18
	19	20	21	22	23	25	26
	31	33					
Dorpsraad Deurne-Zuid (Dorpsraden Helenaveen, Liessel en Neerkant), Liessel	15	17	21	22	23	24	25
	29						

Dorpsraad Griendtsveen, Griendtsveen (2 handtekeningen)	8	15	17	19	21	23	25
	26	38					
Dorpsraad Hegelsom, Hegelsom	17	18	19	22	26	29	33
Dorpsraad Vlierden,	8	14	15	22			
Douwes, E. , Venlo	7	15					
Driessens, H. , Weert	17	19	22	29	32		
DSM Transport Maatschappij B.V., Geleen	16	23	35	37			
Erens, Dr. A.C.J.M. , Melick	6	8	12	14			
Evangelischer Verein für Müttergenesung e.V., Monchengladbach	15	23	28				
Evertz, P.W.J.H. , Roermond	15	17	18	30			
Fam. Groenen, , America Horst	15						
Fractie PvdA gem. Roermond, Roermond	6	7	14	15	19	21	22
	23	34					
Franssen, P. , Nunhem	3	8	12	14	17	21	
Gasunie, Groningen	16	23					
Geldropse Vereniging van Huis-en Grondeigenaren; Coevering 50, Geldrop	5	6	15	17			
Gemeente Beesel, Reuver (2 handtekeningen)	6	7	8	10	17	19	22
	27	29	32	33			
Gemeente Belfeld (gemeente Beesel. Swalmen en Belfeld), Belfeld (2 handtekeningen)	10	14	15	22	28	29	33
	38						
Gemeente Bladel, Bladel (2 handtekeningen)	7	14	15				
Gemeente Cranendonk, Budel (2 handtekeningen)	4	6	7	12	15	22	31
Gemeente Deurne, Deurne (2 handtekeningen)	6	12	15	17	18	19	21
	22	26	28				
Gemeente Eindhoven, Eindhoven	7	8	10	12	14	15	17
	18	19	21	23	26		
Gemeente Haelen, Haelen (2 handtekeningen)	14	15	17	18	21	23	28
Gemeente Heeze-Leende, Heeze (2 handtekeningen)	7	10	12	14	15	17	18
	21	23	26	27			
Gemeente Helmond, (2 handtekeningen)	4	7	12	15	17	19	22
	26	28	31				
Gemeente Heythuysen, (2 handtekeningen)	4	14	15	23	26	27	
Gemeente Horst, Horst (2 handtekeningen)	2	4	5	12	15	17	21
	23	26	30	32	35	38	
Gemeente Maastricht, Maastricht (2 handtekeningen)	2	5	7	8	13	21	26
	35	38					
Gemeente Nuenen, Gerwen en Nederwetten, Nuenen (2 handtekeningen)	4	7	12	15	21	22	38
Gemeente Roerdalen, Herkenbosch (2 handtekeningen)	1	6	7	10	12	14	15
	21	22	28	33	34		
Gemeente Roermond, Roermond (2 handtekeningen)	7	8	14	15	17	21	23
Gemeente Someren, Someren (2 handtekeningen)	15	21	22				
Gemeente Swalmen, (2 handtekeningen)	6	7	12	13	14	15	21
	22	23	26	33	34		
Gemeente Tegelen, Tegelen (2 handtekeningen)	8	12	14	15	17	21	22
	28	29					

Gemeente Venlo, Venlo (2 handtekeningen)	3	4	5	6	7	8	12
	14	15	21	23	27	28	
Gemeente Geldrop, Geldrop (2 handtekeningen)	2	7	8	12	14	15	17
	18	19	21	22	23	26	38
Gerard, B. , Eindhoven	1	2	5	6	7	9	12
	16	21	27	28	31	32	33
Gerwen, H.A.C. van, Roermond	6	7	17	18	21	22	27
	28						
<hr/>							
Gewest Midden-Limburg, Roermond	10	12	14	15	17	21	22
	25	28					
Gewest Noord-Limburg, Venlo (2 handtekeningen)	6	12	19	21	28	33	
Gielen, R. , Venlo	7	11	12	14	15	16	23
	27	28					
Gijssen, A.P.J. , Roermond	14	15	17	18			
Groen Links, Breda	12						
<hr/>							
Groen Links, Weert	4	7	10	12	13	14	15
	16	17	18	19	21	22	23
	25	27	28	30	33	37	38
Groenlinks de Kempen, Valkenwaard	4	6	7	12	16	21	22
	32						
Groenlinks in de Europese Unie, Utrecht (5 handtekeningen)	3	7	10	12	14	15	21
	27	30	33	38			
Groenlinks Limburg, Melick	6	7	10	14	20	21	23
	27	32	33				
Groenlinks Regio Eindhoven, Eindhoven	12	15	21				
<hr/>							
Haaf, J. ten, Weert	12	14	15	22	26		
Halleen, F.M. , Sterksel (N.-Br.)	7	12	22	26	33		
Heemkundevereniging Roerstreek, St. Odiliënberg	3	4	6	7	10	12	13
	15	21	22	27	28		
Heemskerk, Dr. W.F.A. , Echt (NL)	1	6	12	14	15	21	28
Hegering Wegberg, Wegberg	15	21					
<hr/>							
Hendriks, Ir. M.A.G. , Valkenswaard	6	7	9	15	17	18	22
	33	34	36	37	38		
Hendriks, M. , Weert	10	12					
Heuvel, L van de, Deurne	7	17	19	22	26	30	34
Hintzen, Margret , Willich (67 handtekeningen)	15	22					
Hoeks, Mr. H.F.B. , Maarheeze	12	15					
<hr/>							
Hoeymakers-Lemmen, Fam. , Hegelsom (2 handtekeningen)	6	22	37				
Hofstra, U. , Roermond	17	18	22				
Hoof, algemeen directeur A.P.A.W. van, Venlo	15	19	22	23			
Houben, B.P.D.M. , Roermond	1	6	7	10	13	15	17
	21	22	27	29	34		
Hout, J.P.L.M. van, Deurne	1	4	6	7	9	16	17
	21	22	27	28	30	33	
<hr/>							
Huisman, C.H. , Urmond	6						
Huysmans, P.J.H.W. , Weert	6	10	12	16	29	33	

IHK Mittlerer Niederrhein, Krefeld	6	7	32				
IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie , Maarheeze	6	7	12	14	15	19	21
	22	23	26				
Janssens, M. , Roermond	7	8	15	17	19	22	23
	26	29	34				
<hr/>							
Janssen, J. , Weert	9	27					
Joosten-Vaneerdewegh, Fam. , Budel-Schoot	1	2	4	6	7	8	9
	10	14	15	16	18	19	21
	22	23	27	29	31	32	33
	34	37					
Joosten, B. , Roermond	7	12	15	17	18	22	26
	29	30	34				
Kahlert, B. , Geldrop	15	17	22	29			
Kalle, J.J.Ch. , Budel-Schoot	2	4	12	14	15	21	26
<hr/>							
Kamer van koophandel noord- en midden- Limburg, Venlo (2 handtekeningen)	4	6	12	15	19	21	22
	23	28	33				
Keizer, F. , Maarheeze	8	14	17	21	27		
Kellenaers, H.G.J. , Roermond	15	17	21	22	25		
Kennis, C. , Weert	15	22	37				
Knepflé, L.A.F. , Doetinchem	4	6	7	8	12	14	32
	33						
<hr/>							
Kranenburg, G. van, Venlo	5	6	7	8	14	15	21
	22	33					
Kreis Viersen Der Landrat, Viersen, Deutschland	7	12	17	22	29	33	38
Leeuw, M.B. de, Haelen	1	22					
Lenders, A.M.H. , Blerick (2 handtekeningen)	1	6	12	14	15	17	18
	21	23	29	32	33	38	
Litjens, C. , Weert	12	14	15	22	26		
<hr/>							
Looijmans-van Oyen, A. , Budel-Schoot	1	2	4	6	7	8	9
	10	14	15	16	19	21	23
	27	31	32	33	34	37	
Looijmans, A. , Budel-Schoot	2	6	7	8	9	10	14
	15	16	17	19	21	22	23
	27	29	31	33	34	37	
Loon, Fam. van, Deurne (2 handtekeningen)	7	17	18	19	22	23	26
	29	34					
Luttke, E , Wegberg-Dalheim	15	17	22				
Luuk-Karman, R. van, Weert	1	7	15	21	28		
<hr/>							
Luyt, H.M.J. van , Weert	14	15	17	18	22	27	30
	37						
Maas, A.J. , Budel-Schoot (2 handtekeningen)	1	2	7	9	10	12	13
	14	15	17	19	21	22	23
	27	28	30	33	34	38	
Majoor, Burgemeester C.J.J.S. , Weert (2 handtekeningen)	10	12	14	15	21	23	28
	29						
Mathijssen, A.H.M.J. , Nuth	7	12	14	15	21	27	34
	36						
Michels, Fam. , Wegberg, Deutschland (2 handtekeningen)	15	21	22				

Milieu- en Heemkundevereniging Swalmen, Swalmen	1	4	6	7	10	12	13
	15	17	18	19	21	22	23
	27	29	30	32	33	34	
Milieudefensie Geldrop, Geldrop (2 handtekeningen)	8	14	15	21	23		
Milieugroep Roermond, Roermond	1	4	6	7	9	12	14
	15	21	22	23	27	31	
Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Eindhoven	1	4	16	17	18	19	20
	21	22	24	26	29	32	
Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf	21						
Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf, Deutschland	4	6	7	8	14		
Moetter, Th.J. , Roermond	1	3	6	9	16	21	
Mts. van Kampen-Langeler, Deurne	8	17	19	26	29	30	
Muller, J , Swalmen	5	12	13				
Natuurhistorische Vereniging "Vrienden der Natuur" Weert, (2 handtekeningen)	1	6	7	10	12	14	15
	21	23	34				
Naus, H.J.J. , Steijl/ Tegelen	7	14	15	16	17	19	21
	22	23	29	32			
Nederlands Genootschap van Insprekers, Diemen	3	33					
Nijs, J.A.A. de, Roermond	6	8	14	17	21		
NS Vastgoed BV, Eindhoven	6	23	28	35			
NV Waterleiding Maatschappij Limburg, Maastricht	10	14	15	20	21		
N.V. Rotterdam-Rijn Pijpleiding Maatschappij, Den Haag	16	23					
Oosterholt, P.W.F.M. , Roermond	1	6	8	9	17	18	19
	21	23	26	33	37		
Op het veld, A.J. , Herkenbosch	6	7	9	14	21	27	
Otterdijk, Fam. van, Heeze	2	6	7	8	12	17	22
	29	37					
Overlegorgaan Nationaal Park de Meinweg, Maastricht	7	10	13	14	19	21	33
Pans-Raedts, M. , Heeze (689 handtekeningen)	6	7	12	14	15	17	18
	21	22	23	27	29	30	33
Poels, M.Th.J. , Eindhoven	7	8	15	20	21	22	23
	26	38					
Projectgroep Wijkbeheer De Kemp-Kitkensberg/ Heide, Roermond (2 handtekeningen)	15	22					
Provincie Limburg (Gemeente Roermond, Venlo, Weert, TLN, LIOF en LOZO), Maastricht (2 handtekeningen)	4	5	8	10	12	14	15
	21	23	26	28			
Provincie Noord-Brabant, 's-Hertogenbosch (2 handtekeningen)	4	6	7	10	12	22	28
PvdA, Provinciale Statenfractie Limburg, Maastricht (2 handtekeningen)	10	12	14	21	23		
Raan, M.F.O. van, Cranendonck	15	17	18	19	21	22	33
	37						
Recron, vereniging van recreatieondernemers Nederland, Arnhem	1	5	6	7	8	9	10
	11	12	14	15	17	18	21
	22	25	28	29	30	32	33
Reumkens, Drs. H.G.P. , Maastricht	7	8	12	14	15	21	22
	23	28	34				

Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, Amersfoort	21	30					
Rijnierse, J.M. , Weert	1	6	7	8	9	10	12
	22	29	32	33	34		
Rover- Vereniging reizigers openbaar vervoer, Amersfoort	1	4	6	7	12	14	23
	28	33					
Rovers, T. , Eindhoven	15	21	24				
Salemans, Ir. H.J.M. , Nederweert	6	12	15	21	22	23	24
	33						
Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, Eindhoven (2 handtekeningen)	4	6	7	12	14	28	
Sangen, P.H.A.M. van der, Helmond	2	12	17	19	22	33	
Scheffers, Fam. , Budel-Schoot (2 handtekeningen)	1	14	17	18	19	22	26
	37						
Schoenmaekers-Sturme, Fam. , Weert	6	12	15	21	25	27	33
	38						
Sikkink, R.W. , Tolkamer	25						
Simons, Dr. J.P.F.H.A. , Haelen	1	2	5	6	7	10	12
	13	33					
Sleutels, H. , Buggenum (2 handtekeningen)	17	22	32				
Smelt, C.S.M. , Leende	1	10	14	15	17	21	
Socialistische Partij, Helmond	3	4	6	7	16	19	26
Socialistische Partij, Horst (2 handtekeningen)	8	12	15	17	21	23	26
	29	32					
Socialistische Partij, Weert	2	6	7	18	26	37	
Staatsbosbeheer, Roermond	1	2	6	7	8	10	12
	13	15	16	17	18	19	21
	22	25	27	28	34	38	
Stadt Monchengladbach/Die Oberburgermeisterin, Monchengladbach	2	14	15	17	22	23	28
	30	32					
Stadt Wegberg, Wegberg	1	6	7	15	21	22	25
	28	29	32	34			
Stegeman, A.L. , Herkenbosch (2 handtekeningen)	1	2	4	6	7	8	9
	12	13	15	16	21	22	23
	26	33	34	36			
Steinbuch, M. , Heeze	7	17	22	30	33		
Stichting Behoud Meinweg, Herkenbosch (2 handtekeningen)	4	6	12	15	21		
Stichting Behoud Stillegebied Boslaan en Vlodrop-Station, Vlodrop (2 handtekeningen)	3	6	7	8	12	13	14
	15	16	17	19	21	25	30
	33						
Stichting Buggenum luidt de klokken, Buggenum (2 handtekeningen)	1	6	7	8	13	14	15
	17	18	21	23	27	29	30
	37						
Stichting De Eijndhovense Molens (Vrienden van de Collse Watermolen), Eindhoven (2 handtekeningen)	15	18	20	21	25	30	
Stichting Milieufederatie Limburg (Stichting het Limburgs Landschap, Brabantse Milieufederatie, Stichting Natuur en Milieu Utrecht, Milieudefensie Kerngroep Weert, Milieudefensie Kerngroep Mook, Stichting Natuur en Landschap Midden Limburg, Milieu- en Heemkundevereniging Swalmen, Natuurhistorische Vereniging, Vrienden der Natuur Weert, Natuurhistorische	4	6	7	8	10	11	12
	13	15	16	17	18	19	21
	22	23	27	28	30	33	37

Vereniging Vrienden der Natuur Venlo, De Stichting tot Behoud Leefmilieu Buggenum, Haelen, Horn, Nunhem e.o., Stichting Studiegroep Leudal.), Sittard

Stichting Ruimte, Utrecht	4	8	10	14	15	17	21
	23	38					
Stichting Studiegroep Leudal e.o., Haelen	6	27					
Stichting tot Behoud Leefmilieu, Buggenum (2 handtekeningen)	12	13	15	16	17	21	23
	27	33					
Stichting Wijkraad Boshoven, Weert (2 handtekeningen)	6	8	11	15	17	19	21
	22	25					
Terheijden Klaus, W.M. , Deurne	6	7	15	17	18	19	22
	26						

Thomassen, ir. H. , Eindhoven	8	10	12	14	15	16	17
	18	20	21	22	23	27	28
	29	38					
TOF, Orion- ea, Delft	1	4	6	7	8	12	14
	16	17	21	32	33		
Trenité van Doorne (Gran Dorado Leisure NV), Amsterdam	1	6	7	10	11	13	17
	18	19	21	23	25	28	33
	37						
Truijen-Creemers, L. , Weert	4						
Truijen, L. , Weert	1	6	7	8	9	17	18
	22	32	33	34	37		
Truyen, W. , Weert	1	15	16	17	21	22	

Valk, J.A. , Eindhoven	1	2	6	8	14	15	26
	33	35	36				
Van Boven en Van Der Bruggen Advocaten (J.J. Simons; mr.Y.G.M.J. Breukers en mr. S.M.G. Breukers-Jongen), Roermond	1	6	8	12	13	15	21
	22	25	28				
Van Horne Hoeve, Weert	1	3	4	6	7	12	23
	28	33	34				
Veerkamp, J.W.Th. , Neer	1	3	7				
Veldkamp-Holtrop, A.G. , Heeze-Leende	8	14	15	22	26		

Vereniging Milieudefensie, Nijmegen	2	6	7	13	14	15	16
	21	22	27	30	33		
Vereniging Onderzoek Flora en Fauna, Wageningen	21						
Vereniging voor Innovatief Euregionaal Vervoer, Nijmegen	7	12	29				
Vijver, J.F. van de, Budel-Schoot	6	15	17	22	33	37	
Villa 'de Bedelaar', Haelen	1	2	4	5	6		7
	8	13	14	15	16	17	18
	19	21	22	25	27	28	30
	37						

Vos-Looijmans, Fam. , Budel-Schoot	1	2	6	7	8	9	10
	14	15	16	17	19	21	22
	23	27	29	30	33	34	37
Vries-Zuiderbaan, L.H. de, Roermond	15	17	18	22			
Vries, W.H. de, Eindhoven	1	3	6	7	8	12	14
	15	16					
VVV Weert en Omstreken, Weert	4	6	7	9	10	12	14
	15	21	25	27	28	29	

Walraven, drs. ing. M.S.A. , Nijmegen	7	8	12	14	21	28
Waterschap Peel en Maasvallei, Venlo (2 handtekeningen)	20					
Werkgroep Behoud de Peel, Deurne	6	10	12	14	15	17
	18	20	21	29	31	33
Werkgroep Verkeer en Milieu Brouwhuis, Helmond (2 handtekeningen)	2	6	7	12	14	27
	29					
Werkgroep Vrienden van de Collse watermolen, Weyen, Fam. , Wegberg (2 handtekeningen)	15	18	20	21	25	30
	15	22				
Wijers, A. , Nederweert	15	21	32			
Wijkbeheergroep Roermondse Veld, (2 handtekeningen)	7	8	15	17	19	22
Wijkcentrum 't Oude Raadhuis, Eindhoven	15	21				
Wijkgerichte Aanpak Venlo-Zuid, Venlo (2 handtekeningen)	7	8	15	17	18	19
	22	25	26	29	30	33
Wijkoverleg Blerick-Noord, Venlo	8	12	17	19	22	23
Wijkoverleg Venlo-Oost, Venlo	6	7	12	15	17	19
Wijkraad Eeneind, Nuenen	6	12	15	17	19	21
	23	38				
Wijkraad Koolhof Deurne, Deurne	2	7	12	13	15	17
	22	25	26	27	29	
Wijkraad Lambertus, Venlo-Blerick	12	15	17	23		
Wijkraad St. Jozefparochie (wijkraad Heilige Geesparochie, wijkraad St Jozefparochie, wijkraad Koolhof, dorpsraad Zeilberg), (4 handtekeningen)	15	17	19	21	22	26
Wijkvereniging Kitkesberg-OOst/St. Martinusput, Roermond	1	6	8	10	13	14
	19	22	23	27	29	32
Wijkvereniging Wijkoverleg Coevering, Geldrop	15	17				
Winkelman, H.E. , Rosmalen	1	4	6	7	8	10
	15	16	17	18	21	22
	25	28	29	30	32	38
Wolde, ir. W.J. , Horn	4	6	14	17	18	21
Wonen Zuid, Roermond	15	22	23			
Woningstichting Blariacum, Venlo	19	22	33			
Woudstra, Fam. , Herkenbosch (2 handtekeningen)	15	17	18	19	21	
Wynen, W. , Wegberg, Deutschland	7	15	17	19	21	26
Zuidelijke Land- en Tuinbouworganisatie, Budel	4	8	12	14	15	21
	33					

Colofon

Uitgave

Ministerie van Verkeer & Waterstaat

Advies

Ministerie van VROM

Rijkswaterstaat, directies Limburg en Noord-Brabant

NS Railinfrabeheer bv, Projectteam IJzeren Rijn

Versie 1.3

Kenmerk: IJzR/GS/U20008205

Status: Definitief

's-Gravenhage, april 2000