

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

22 maart 2002

Ons kenmerk

DGG/TR/02/00001054.pd

Onderwerp

Tweeledig besluit VERA.

Bijlage(n)

div.

Uw kenmerk

Geachte voorzitter,

Mede namens mijn ambtgenoot van VROM doe ik u hierbij het tweeledig besluit over de goederenspoorverbinding Roosendaal-Antwerpen toekomen.

In de afgelopen jaren is de besluitvorming voor de Verbinding Roosendaal - Antwerpen (VERA) voorbereid. Daartoe is onder meer een tracéwetstudie doorlopen. Op 2 oktober 2000 is de Trajectnota/Milieueffectrapport (MER) ter visie gelegd. Op deze Trajectnota/MER is inspraak en advies mogelijk geweest. Naar aanleiding van de reacties op de Trajectnota heeft op 23 januari 2001 een gesprek plaatsgevonden met bestuurders van de provincie Noord-Brabant en de gemeente Roosendaal. In dit gesprek is afgesproken dat per gemeente nader onderzoek zou worden gedaan naar inpassingsmogelijkheden met een lokale meerwaarde. Daarnaast werd afgesproken dat de provincie Noord-Brabant een studie naar een dedicated goederenlijn tussen Rotterdam en Antwerpen zou uitvoeren.

Doordat met de regio is afgesproken de tijd te nemen voor het uitvoeren van deze studies, kon het standpunt niet binnen de daarvoor gestelde termijn worden bepaald. De Tweede Kamer is hiervan bij brief van 24 januari 2001 op de hoogte gebracht.

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

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

Op 3 oktober 2001 heeft, naar aanleiding van het gereedkomen van de op 23 januari afgesproken aanvullende studies, een vervolgesprek met de provincies Noord-Brabant en Zeeland en de gemeente Roosendaal plaatsgevonden. In dat gesprek zijn de hoofdlijnen van mijn voorgenomen besluit over VERA besproken. De Kamer is per brief van dezelfde datum over dit gesprek geïnformeerd. Op 30 november 2001 is de Kamer per brief een nadere uitwerking van dit voorgenomen besluit toegezonden. Deze is tijdens het debat met uw Kamer van 10 december 2001 over het MIT aan de orde geweest.

Het tweeledig besluit ten aanzien van de goederenspoorverbinding Rotterdam – Roosendaal – Antwerpen luidt als volgt:

1. De Belgische goederenspoorlijn 11 (de Antwerpse Havenspoorlijn) wordt doorgetrokken naar de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom, volgens alternatief A4West, inclusief de zgn. Sloeboom, in de periode tot en met 2010; dit is een standpunt in de zin van artikel 9 lid 1 van de Tracéwet;
2. Er wordt een onderzoek uitgevoerd naar een eindbeeld voor de primaire spoorverbinding Rotterdam-Antwerpen om zodoende een voorstel voor een toekomstvaste, gefaseerde oplossing te kunnen voorbereiden voor de periode na 2010; in dit onderzoek worden mogelijke alternatieven vergeleken.

Nader uitgewerkt zien de onderdelen van het tweeledig besluit er als volgt uit:

#### **1. Standpunt VERA: Verbinding Roosendaal-Antwerpen**

Na afweging van alle belangen, inspraakreacties en adviezen en op basis van de beschikbare informatie over de spoorlijn VERA kom ik, in overeenstemming met mijn ambtgenoot van VROM, tot het volgende standpunt. In de toelichting bij deze brief wordt nader ingegaan op de achtergronden, inspraakresultaten, adviezen en argumenten voor de gemaakte keuzes.

##### nut/noodzaak:

- Aanleg van de doortrekking van Lijn 11 is in lijn met een aantal uitgangspunten uit het NVVP op het gebied van railgoederenvervoer: de capaciteit van het net moet voldoende zijn om de vervoerbedrijven in staat te stellen kwaliteit en frequentie te verhogen en daarmee aan de groeiende vraag te voldoen. Voor de hoofdassen (van en naar Rotterdam) wordt een veel hogere gemiddelde snelheid nagestreefd.
- Ook het Europese beleid biedt aanknopingspunten voor de realisatie van de doortrekking van Lijn 11. Ook de EC staat een goed net van goederenspoorverbindingen voor. De verbinding Roosendaal – Antwerpen maakt onderdeel uit van het Trans Europese Netwerk (TEN).

- In 1995 is in het kader van de studies naar de HSL-zuid geconstateerd dat er na 2005 een capaciteitstekort wordt verwacht op het bestaande spoor tussen Roosendaal en Antwerpen ('Lijn 12', de verbinding via Essen). In de (Nederlandse) verkenning CRANT (Corridor Rotterdam – Antwerpen) uit 1998 wordt dit capaciteitsprobleem eveneens aangeduid. Door België en Vlaanderen is aangegeven dat verbreding van de huidige spoorverbinding ter plaatse van 2 naar 4 sporen niet acceptabel is.
- In het "Verdrag tussen Nederland en België betreffende de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Rotterdam en Antwerpen" uit december 1996 is afgesproken dat het dossier betreffende de doortrekking van Goederenlijn 11 naar de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom op zijn eigen merites en in goed nabuurschap wordt beoordeeld, en dat er naar gestreefd wordt om vóór 1 januari 2000 een tracékeuze te maken.

tracé:

- Er wordt een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voorbereid voor de doortrekking van Goederenlijn 11 op Nederlands grondgebied, dus vanaf de Belgische grens tot aan de aantakking op de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom, volgens variant A4-West uit de Trajectnota/MER (weergegeven op de bij deze brief gevoegde kaart). Dit tracé zal bij de grens met België aansluiten op het voorkeurstracé van België, te weten een ligging aan de oostzijde van de Belgische A12 (het verlengde van de Nederlandse A4). Daartoe zal nabij de grens een viaduct over de snelweg worden aangelegd.
- In het vervolg van deze brief en in de toelichting op deze brief zal de hierbovengenoemde nieuwe spoorlijn worden aangeduid als 'doortrekking van Lijn 11'. Dit betreft dus een onderdeel van VERA. De doortrekking van Lijn 11 zal dubbelsporig worden uitgevoerd, met een gelijkvloerse aantakking op de spoorlijn Goes – Bergen op Zoom ter hoogte van Woensdrecht.
- De Sloeboog maakt onderdeel uit van de doortrekking van Lijn 11. De Sloeboog is een enkelsporige verbinding van de doortrekking van Lijn 11 met de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom in westelijke richting. Zo wordt een rechtstreekse verbinding tussen het Sloegebied bij Vlissingen en de Antwerpse haven verkregen. De Sloeboog takt gelijkvloers aan op zowel de doortrekking van Lijn 11 als op de spoorlijn Goes – Bergen op Zoom.
- Het standpunt over de tracévarianten bij Bergen op Zoom en Roosendaal wordt voorlopig opgeschort. Een besluit over de wijze waarop de kernen Bergen op Zoom en Roosendaal worden gepasseerd, zal te zijner tijd en mede op basis van de resultaten van het eindbeeldonderzoek worden bepaald. Afhankelijk van het te kiezen eindbeeld voor Bergen op Zoom en Roosendaal en de termijn waarop dat gerealiseerd zal worden, zal bij het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) van de doortrekking van Lijn 11 bepaald worden welke hinderbeperkende maatregelen getroffen zullen worden.

aandachtsgebieden:

- Voor het bepalen van de te treffen maatregelen in de aandachtsgebieden 4 en 5 (Halderberge, Moerdijk, Etten-Leur en Rucphen) worden eveneens de resultaten van het eindbeeldonderzoek afgewacht. In een planbeschrijving zullen de uiteindelijke maatregelen worden uitgewerkt. Deze planbeschrijving zal gelijktijdig met het OTB voor de doortrekking van Lijn 11 worden gepubliceerd.
- In aandachtsgebied 6 (Reimerswaal) zullen geluidwerende voorzieningen worden gerealiseerd. Dit betreft de kernen Krabbendijke en Stationsbuurt. Deze voorzieningen zullen eveneens in een bij het OTB te verschijnen planbeschrijving worden uitgewerkt.

kosten en financiering:

Voor VERA is in het MIT € 179 mln. gereserveerd. De kosten van de realisatie van de doortrekking van Lijn 11 en de Sloeboog en de maatregelen in het aandachtsgebied Reimerswaal bedragen € 154 mln. De resterende € 25 mln wordt gereserveerd voor de te treffen geluidmaatregelen langs de bestaande spoorlijnen Bergen op Zoom – Lage Zwaluwe en Roosendaal – Breda (zie toelichting onder punt 7.2 en 7.3).

overeenkomst met België:

Ter uitwerking van de in 1996 gemaakte afspraken in het kader van de HSL-Zuid zal met België een Memorandum van Overeenstemming (MvO) overeengekomen worden. Hierin wordt het grensoverschrijdingspunt van de doortrekking van Lijn 11 vastgelegd en worden afspraken gemaakt omtrent de realisatie van de grensoverschrijdende verbinding en de financiering van enkele gezamenlijke voorzieningen. Na ondertekening van het MvO, voorzien voor de komende week, zal ik u deze toezenden.

tenslotte:

Voor de doortrekking van Lijn 11 geldt het beleid met betrekking tot de vrijwaringszones, zoals opgenomen in en uit te werken op basis van het NVVP en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Tevens is voor deze spoorlijn van belang het momenteel in ontwikkeling zijnde "reguleringsstelsel voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor" (RVGS-spoor). Dit stelsel heeft als bedoeling om de effecten van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor beheersbaar te houden. Langs transportroutes waar vervoer van gevaarlijke stoffen nodig wordt geacht, zullen zones worden ingesteld waarbinnen ruimtelijke ontwikkelingen begrensd zullen worden.

**2. Beslissing over het uitvoeren van een eindbeeldonderzoek voor de primaire spoorverbinding Rotterdam - Antwerpen**

het onderzoek:

Zoals ik u in mijn brief van 30 november 2001 heb gemeld, zullen in het eindbeeldonderzoek de diverse mogelijke traceringen voor het goederenvervoer tegen elkaar worden afgezet. Het zal daarbij gaan om de gehele as tussen Rotterdam en Bergen op Zoom (aansluitend op de doortrekking van Lijn 11), dus inclusief de tracering in of rond de Drechtsteden. Daarbij moet in eerste instantie worden gedacht aan een inventarisatie van in aanmerking komende tracés. Dat kunnen nieuwe tracés betreffen (bijvoorbeeld gebundeld met aanwezige snelwegen), maar ook uitbouw van de bestaande spoorlijn(en), waarbij in en rond woonkernen adequate duurzame en toekomstvastе hinder- en risicobeperkende voorzieningen worden getroffen.

Bij de uitvoering van het eindbeeldonderzoek zullen de provincies Noord-Brabant en Zuid-Holland betrokken worden. Er zal zoveel mogelijk gebruik worden gemaakt van reeds aanwezig materiaal, zoals de CRANT-verkenning van Railned, de 'dedicated' studie van de provincie Noord-Brabant, de Trajectnota/MER en de gemeentelijke inpassingsstudies van Railinfrabeheer.

de relatie met de doortrekking van Lijn 11:

Het Ontwerp-Tracébesluit voor de doortrekking van Lijn 11 zal worden vastgesteld in samenhang met de besluitvorming over de resultaten van het eindbeeldonderzoek. Tevens zal daarbij duidelijk worden of en zo ja welke maatregelen zullen worden uitgevoerd aan de bestaande spoorlijn in de periode tussen het gereedkomen van de doortrekking van Lijn 11 en het gereedkomen van andere onderdelen van de primaire spoorverbinding. Op die manier is verzekerd dat de noodzakelijke hinderbeperkende maatregelen in de pas blijven lopen met de groei van het aantal goederentreinen.

In de toelichting bij deze brief wordt het in deze brief gestelde nader toegelicht.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

## **Toelichting op het tweeledig besluit**

### **1. Historie**

De aanleiding om een studie te starten naar een nieuwe verbinding voor railgoederenvervoer tussen Roosendaal en Antwerpen ligt in het verlengde van de studies naar de HSL-Zuid. In deze studies is geconstateerd dat er op de bestaande spoorlijn via Essen (in België Lijn 12 genaamd) na 2005 een capaciteitstekort zal ontstaan. Ondanks de realisatie van de HSL-zuid zal de groei van het aantal personen- en goederentreinen de capaciteit van Lijn 12 gaan overstijgen. Door de Belgische en Vlaamse regeringen is gesteld dat men verbreding van Lijn 12 van 2 naar 4 sporen onacceptabel vindt vanwege de hiervoor noodzakelijke sloop op uitgebreide schaal van woningen en andere panden.

Tussen België en Nederland is daarop de afspraak gemaakt dat een nieuwe spoorlijn tussen de bestaande Lijn 11 in de Antwerpse Haven en de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom nader onderzocht moest worden. Lijn 11 is in België uitsluitend bedoeld voor goederentreinen en sluit aan op de Antwerpse havensporen. In het HSL-Zuid verdrag van december 1996 is derhalve een passage opgenomen die luidde dat *'doortrekking van Lijn 11 op haar eigen merites en in goed overleg en nabuurschap zal worden beoordeeld'*. Daarbij is opgenomen dat er naar gestreefd wordt om voor 1 januari 2000 een tracékeuze te maken.

Als eerste stap in de procedure werd in 1997 begonnen met de vierde partiele herziening van het SVV II. Doel hiervan was het opnemen van de doortrekking van Lijn 11 in het SVV II, om zodoende een tracéwetstudie mogelijk te maken. De herzieningsprocedure werd in het voorjaar 1998 afgerond.

#### *CRANT-studie*

Op 25 september 1998 is de verkenning Corridor Rotterdam-Antwerpen (CRANT) deel A verschenen. In deze studie werd de conclusie uit de HSL-studies, dat tussen 2005 en 2010 een capaciteitstekort gaat ontstaan op de bestaande spoorlijn tussen Roosendaal en Antwerpen bevestigd. Dit capaciteitstekort wordt met name veroorzaakt door de verwachte toename van het goederenvervoer per spoor en de groei van het voorstadsverkeer in Antwerpen (stoptreinen). Daarnaast toonde de CRANT-studie aan dat ook in Roosendaal een capaciteitsknelpunt zal ontstaan. Hier komen spoorlijnen uit vier verschillende richtingen bij elkaar, en bevindt zich een goederenemplacement en een opstel terrein voor reizigerstreinen. Hierdoor ontstaat een groot aantal kruisende treinbewegingen en zal in de toekomst filevorming op het spoor ontstaan. Eén van de aanbevelingen uit de CRANT-studie was dan ook dat het studiegebied van de planstudie voor de doortrekking van Lijn 11 ook het knelpunt Roosendaal zou moeten omvatten. Dit geschiedde en de planstudie VERA (verbinding Roosendaal-Antwerpen) was geboren.

### **2. De VERA-tracéwetprocedure**

Met het publiceren van de startnotitie in de Staatscourant nr. 169 van 7 september 1998 is het voornemen te kennen gegeven om een planstudie uit te voeren naar de mogelijkheden van de Verbinding Roosendaal - Antwerpen. Hierin is de doortrekking van lijn 11, het capaciteitsknelpunt in Roosendaal en de leefbaarheidsproblematiek in Roosendaal en Bergen op Zoom opgenomen. Met de publicatie van de startnotitie werd de tracéwetprocedure gestart.

Op 17 november 1998 heeft de Commissie voor de m.e.r. advies uitgebracht over de richtlijnen voor de inhoud van het MER. Op basis van dit advies heeft het Bevoegd Gezag op 5 februari 1999 de richtlijnen vastgesteld.

### *Trajectnota/MER*

De Trajectnota/MER VERA is het resultaat van de gecombineerde tracéstudie en milieueffectrapportage naar de railverbinding tussen Roosendaal en Antwerpen. In de Trajectnota zijn de mogelijke oplossingen voor de problemen op het gebied van capaciteit en overlast uitgewerkt. Er wordt aangegeven welke effecten de oplossingen hebben op het goederen- en reizigersvervoer, maar ook op de leefbaarheid in het gebied, het landschap en de natuur.

In de Trajectnota is een onderscheid gemaakt in studiegebied en aandachtsgebieden. Het studiegebied is het gebied waarbinnen naar infrastructurele oplossingen is gezocht. Dit gebied wordt begrensd door het Schelde-Rijn Kanaal, de bestaande spoorlijn Roosendaal-Essen, de grens met België en de noordgrens van Roosendaal. Het studiegebied is verdeeld in drie deelgebieden. Deelgebied 1 is het gebied van de stad Roosendaal en omgeving. Deelgebied 2 wordt gevormd door het stedelijk gebied van Bergen op Zoom en de directe omgeving. Deelgebied 3 omvat de polders tussen Woensdrecht, Reimerswaal en de Belgische grens.

De aandachtsgebieden betreffen de omgeving van de aan het studiegebied grenzende spoorlijnen, waarvoor geen capaciteitstekort is geconstateerd en waarvoor geen infrastructurele aanpassingen zijn voorzien. Wel werd het mogelijk geacht dat in deze gebieden door de toename van het treinverkeer leefbaarheidsproblemen zouden optreden. Het gaat om de gebieden rond de spoorlijnen Roosendaal - Lage Zwaluwe (deelgebied 4), Roosendaal - Breda (deelgebied 5) en Bergen op Zoom – Goes (deelgebied 6). De Trajectnota/MER beschrijft de effecten op het gebied van leefbaarheid in de aandachtsgebieden en de maatregelen om deze effecten te reduceren.

In het studiegebied is gezocht naar een goede tracering voor een nieuwe spoorlijn, dan wel het aanpassen van bestaande tracés. Bij het ontwikkelen van nieuwe tracés is het bundelingsprincipe uitgangspunt geweest. In alle deelgebieden zijn 3 varianten ontwikkeld. In Roosendaal ging het om een tracé dat gebruik maakt van de bestaande baan met een omleiding voor goederentreinen om het emplacement, een nieuw tracé langs de A17 en een nieuw tracé langs de buisleidingenstraat. In Bergen op Zoom ging het om een tracé dat gebruik maakt van de bestaande baan, een nieuw tracé gebundeld met de A58 en een tracé gebundeld met de buisleidingenstraat. In deelgebied 3 ging het om nieuwe tracés, gebundeld met het Schelde-Rijn Kanaal en gebundeld met de A4 (zowel aan de westzijde als aan de oostzijde).

Van alle ontwikkelde varianten zijn de effecten bepaald. Daarbij is gekeken naar de aspecten geluid, trillingen, externe veiligheid, landschap, natuur, bodem en water, landbouw, ruimtelijke functies, sociale aspecten en economie. Ook de kosten van de verschillende varianten zijn bepaald. De effecten zijn beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. Deze beschrijft de situatie in 2015 als de capaciteitsuitbreiding binnen VERA niet is gerealiseerd. Met behulp van een zogenaamde multi-criteria analyse zijn de verschillende effecten samengevoegd en in een getal uitgedrukt. Daarmee wordt het mogelijk de varianten en aspecten onderling te vergelijken. De waarderingen van de verschillende varianten zijn in de Trajectnota/MER opgenomen. Tevens is het meest-milieuvriendelijk-alternatief bepaald.

De Trajectnota/MER is opgesteld in overleg met betrokkenen partijen uit de regio. De benodigde basisinformatie is door de regio aangeleverd. De concepten van de verschillende onderdelen van de Trajectnota zijn op ambtelijk en bestuurlijk niveau besproken. Daarnaast zijn in het kader van de interactieve planvorming zogenaamde meedenksessies georganiseerd. Het doel hiervan was tweeledig: het berekenen van een betere inpassing van de varianten door gebruik te maken van de kennis en ervaring van de omgeving en het creëren van draagvlak bij omwonenden.

#### *Inspraak op de Trajectnota/MER*

Op 2 oktober 2000 is de Trajectnota/MER ter visie gelegd. Er zijn circa 600 schriftelijke reacties ingekomen. In een apart rapport zijn de reacties geordend en van een antwoord voorzien. Dit rapport zal tezamen met de standpuntbrief en deze toelichting, ter visie worden gelegd.

Een belangrijk deel van de inspraakreacties heeft betrekking op de projectbegrenzing, nut en noodzaak van het project en de beperkte middelen die voor het project in het MIT waren opgenomen. Voorts stellen insprekers de gepresenteerde alternatieven aan de orde en bepleiten (varianten op ) alternatieven. Hierop aansluitend gaat het merendeel van de inspraakreacties in op de negatieve gevolgen van de intensivering van het goederenspoorvervoer op het woon- en leefmilieu, vooral langs de bestaande spoorlijnen. De effecten op het onderliggend wegennet, natuur en landschap en op water vormen eveneens belangrijke thema's.

Het grootste deel van de inspraakreacties heeft betrekking op een of meer van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven en varianten. Veel van deze insprekers beoordelen de gepresenteerde oplossingen op de gevolgen voor hun directe woon- en leefmilieu als (sterk) negatief. Indien deze insprekers zich uitspreken voor een of meer alternatieven, gaat hun voorkeur uit naar oplossingsrichtingen die zo ver mogelijk van hun woonomgeving zijn geprojecteerd. Insprekers betreuren het dat het oplossend vermogen van andere vervoersmodaliteiten niet is onderzocht. Veel insprekers stellen een zo goed mogelijke bundeling met de bestaande infrastructuur voor. In dit verband verzoeken insprekers een langere bundeling met de A17. Voorstellen die uitgaan van een rechte lijn vanaf Rotterdam strak langs het Schelde-Rijn Kanaal kunnen eveneens op ondersteuning rekenen van meerdere insprekers. Tevens vragen veel insprekers zich af waarom geen alternatieven zijn ontwikkeld via het HSL-tracé.

De bestuurlijke reacties waren over het algemeen eveneens zeer kritisch over de uitgevoerde studie. In een brief stelde de provincie Noord-Brabant, mede namens de betrokken Brabantse gemeenten, dat het MER niet aanvaardbaar is, met name vanwege het volgens hen onvoldoende aandacht schenken aan duurzame oplossingen zoals een 'dedicated' spoorlijn; daarnaast werd in de reactie aangegeven aan dat de maatregelen om de overlast langs de bestaande baan terug te dringen onvoldoende waren.

#### *Aanvullende studies*

Naar aanleiding van de inspraakreacties en de reacties van de betrokken bestuursorganen heeft op 23 januari 2001 een gesprek plaatsgevonden met enkele bestuurders uit de regio. In dat gesprek is afgesproken dat de standpuntbepaling zou worden opgeschort tot september 2001. In de tussentijd zouden enkele nadere studies verricht worden.

De provincie Noord-Brabant heeft een studie uitgevoerd naar de mogelijkheid van aanleg van een nieuwe, 'dedicated' goederenspoorlijn. In deze studie wordt aangegeven dat bij de groeiende goederenstromen over de rails een nieuwe 'dedicated' goederenlijn de meest duurzame oplossing is, en dat er voor een dergelijke spoorlijn reële tracersmogelijkheden zijn.

De tweede studie onderzocht of de varianten uit de Trajectnota/MER door nadere inpassing tot een lokale meerwaarde konden leiden. De inpassingsstudies zijn per gemeente afzonderlijk en in overleg met de gemeenten gemaakt. In deze studies zijn verschillende opties in beeld gebracht, variërend van de toevoeging van enkele geluidschermen, tot lokale omleidingen, verdiepte liggingen en integrale ondertunnelingsopties. In Roosendaal is daarnaast gekeken naar de mogelijkheden van een andere locatie voor het goederenemplacement.

#### *tweeledig besluit*

Naar aanleiding van het gereedkomen van de aanvullende studies heeft op 3 oktober 2001 een vervolgesprek plaatsgevonden met enkele bestuurders uit de regio. In dat gesprek is het tweeledig besluit, dat onderwerp is van de brief en deze toelichting, aan de orde gekomen.

### **3. Advies Commissie voor de m.e.r.**

Op 22 maart 2001 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) een toetsingsadvies over het milieueffectrapport Spoorverbinding Antwerpen - Roosendaal (VERA) uitgebracht. De Cie-m.e.r. is van mening dat het MER inclusief de aanvulling voldoende informatie biedt om het milieu een volwaardige rol te kunnen laten spelen bij de besluitvorming. De Commissie heeft in haar aanbiedingsbrief naast dit positieve oordeel twee opmerkingen gemaakt. Op de eerste plaats geeft de Cie aan dat

de effectvergelijking uitsluitend betrekking heeft op Nederlands grondgebied. Het MER geeft geen informatie over de milieueffecten op Belgisch grondgebied. De Cie is op de hoogte gebracht van de Belgische opstelling in deze: België heeft aangegeven geen informatie te verstrekken omdat zij er van uit gaat dat VERA geen belangrijke grensoverschrijdende milieugevolgen heeft. De Cie-m.e.r. constateert dan ook dat een besluit zal moeten worden genomen over realisatie van VERA zonder dat adequate kennis over de effecten op Belgisch grondgebied voorhanden is.

Daarnaast geeft de Commissie aan dat zij in de gelegenheid is gesteld de maatschappelijke kosten-batenanalyse (mkba) te vergelijken met de uitgangspunten, alternatieven en milieu-informatie in het MER. De Cie constateert daarbij op meerdere punten afwijkingen. De Cie beveelt aan bij toekomstige projecten een betere afstemming na te streven. Extra aandacht dient daar bij uit te gaan naar de bepaling van de kosten van milieueffecten. Volgens de Cie-m.e.r. zijn deze sterk onderschat in de mkba. In de mkba die in het kader van het eindbeeldonderzoek zal worden uitgevoerd zal getracht worden de milieuaspecten een nadrukkelijker rol te geven.

De Cie-m.e.r. heeft in haar advies enkele aanbevelingen voor de vervolgpcedure gedaan. In het navolgende wordt aangegeven hoe invulling wordt gegeven aan deze aanbevelingen.

- Ten behoeve van de toelichtende gesprekken met de Cie-m.e.r. is op een tweetal onderwerpen een aanvulling op de Trajectnota/MER gemaakt, namelijk de toetsing van de effecten op basis van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de toepassing van de multicriteria-analysemethodiek. Over deze aanvulling is geen mogelijkheid tot inspraak geboden. De Commissie adviseert deze aanvulling alsnog openbaar te maken. De aanvulling op het MER VERA zal bij dit standpunt ter visie worden gelegd en op de website van het VERA-project openbaar worden gemaakt.

- De Commissie beveelt aan bij de standpuntbepaling nader in te gaan op de relatie tussen VERA en de spoorinfravisie goederenvervoer, waarin VERA als primaire route wordt aangeduid. De aanduiding 'primaire route' (ook wordt wel 'primaire spoorverbinding' of 'primaire railgoederenverbinding' gebruikt) wil zeggen dat het hier één van de (twee) belangrijkste routes voor het railgoederenvervoer in Nederland betreft, die vanuit Rotterdam aansluiting geeft op het internationale spoorwegnet. Dat kan een geheel aparte spoorlijn betekenen, maar het is ook denkbaar dat dit wordt geoperationaliseerd als het gebruik van (delen van) bestaande infra.
- In het MER worden voor Bergen op Zoom drie alternatieven uitgewerkt. Twee daarvan (de omleidingen) leiden ook na maximale mitigatie, tot aantasting van de Brabantse Wal, een gebied dat is aangemeld als speciale beschermingszone op basis van de Habitatrichtlijn. De Commissie beveelt aan om in het standpunt aan te geven of de omleidingsvarianten Bergen op Zoom gezien de Habitatrichtlijn als reële varianten kunnen worden aangemerkt, omdat er ook een variant is, die deze aantasting niet tot gevolg heeft, namelijk de variant bestaande baan. In voorliggende standpuntbepaling wordt de tracékeuze bij Bergen op Zoom voorlopig opgeschort, totdat besluitvorming over de resultaten van het eindbeeldonderzoek heeft plaatsgevonden. Duidelijk is wel dat, net als in de Trajectnota, ook in het eindbeeldonderzoek een omleiding Bergen op Zoom als reële variant in beschouwing wordt genomen als alternatief voor het gebruik van de variant bestaande baan.
- De Commissie geeft vervolgens aan om bij de standpuntbepaling aan te geven of verdiepte liggingen of ondertunnelingen van delen van VERA al dan niet reëel zijn. In het in dit standpunt opgenomen tracé voor de doortrekking van Lijn 11 zijn verdiepte liggingen en/of ondertunnelingen niet aan de orde, gelet op de relatief geringe omgevingseffecten. In de gemeentelijke inpassingsstudies is in een aantal gevallen een verdiept of ondertunneld tracé onderzocht. Ook in het eindbeeldonderzoek kunnen -in de variant 'uitbouw bestaande spoorlijnen- verdiepte en ondertunnelde oplossingen in beeld komen.
- Tenslotte adviseert de Commissie om bij de standpuntbepaling over te treffen maatregelen in de aandachtsgebieden de hinder als gevolg van plaatsing van geluidschermen en het niet kunnen mitigeren van trillingseffecten langs de bestaande tracés bij de afweging te betrekken. Getracht zal worden deze aspecten mee te nemen in de mkba van het eindbeeldonderzoek.

#### **4. Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI)**

Het OVI heeft enkele malen vergaderd over de Trajectnota/MER. Gezien het uitstel van de besluitvorming en het nu voorliggende standpunt (vooralsnog wordt alleen realisatie van de doortrekking van Lijn 11 nader in overweging genomen), heeft het OVI geen rapport van bevindingen uitgebracht. Het OVI zal gevraagd worden zijn bevindingen over de opzet en de uitkomsten van het eindbeeldonderzoek te geven.

#### **5. MKBA**

Voor VERA is een maatschappelijke kosten-baten-analyse (mkba) uitgevoerd volgens de OEEI-systematiek. In twee rapportages zijn de kosten en baten van een zgn projectalternatief en een gefaseerd projectalternatief afgezet tegen een nulalternatief en een nuloptie. Het projectalternatief is in de mkba gedefinieerd als de aanleg van de doortrekking van Lijn 11, een lokale omleiding om het emplacement Roosendaal en een pakket inpassingsmaatregelen aan de bestaande baan in Bergen op Zoom en Roosendaal. Het nulalternatief werd gedefinieerd als het maximaal benutten van de beschikbare ruimte op Lijn 12, de nuloptie als niets doen. De mkba leverde als resultaten op dat, uitgaande van de vervoersprognoses conform het TiB-scenario (Transport in Balans), een gefaseerde aanleg van het projectalternatief een licht negatieve score (minus € 8,85 mln) oplevert ten opzichte van het nulalternatief, als gekeken wordt naar de effecten op Nederland en België tezamen. Ten opzichte van de nuloptie scoort het gefaseerde projectalternatief wél positief (€ 32,94 mln).

De doortrekking van Lijn 11, waartoe nu besloten wordt, wijkt echter af van het projectalternatief uit de mkba in die zin dat het daar een onderdeel van is. Zoals gesteld zal het eindbeeldonderzoek naar de primaire railgoederenverbinding Rotterdam–België eveneens een mkba bevatten. Daarbij zal getracht worden om met name de omgevingseffecten op een bevredigende wijze in de analyse te betrekken. Voorheen werden deze vaak als PM meegenomen in de mkba; het zijn echter juist vooral deze effecten die een doorslaggevende rol kunnen spelen in een afweging tussen de in het eindbeeldonderzoek mee te nemen alternatieven.

## **6. Relatie met het (inter)nationale vervoers- en r.o.-beleid**

Het standpunt over VERA sluit aan bij bestaande beleidslijnen in Nederland en Europa. In nationaal en Europees verband wordt een efficiënt en kwalitatief hoogwaardig goederenvervoersysteem -en een hoge mate van bereikbaarheid- gezien als een essentiële basis voor de economische ontwikkeling. Daarnaast wordt gestreefd naar een duurzame en veilige vervoersontwikkeling. Vooral op de middellange en lange afstand worden de beste mogelijkheden daarvoor gezien in de modaliteiten spoor, binnenvaart, short-sea en buisleidingen. Zowel het rijk als de EC staan een goed net van goederenspoorverbindingen voor. In EU-verband zijn Trans-Europese Netwerken gedefinieerd; de doortrekking van Lijn 11 maakt daarvan deel uit.

In hoofdstuk 5.3.3 van de Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening is daarover opgenomen: “De verplaatsingsmogelijkheden voor personen en goederen over het spoor, de weg, het water en door buisleidingen tussen de grote stedelijke gebieden in Noordwest-Europa worden verbeterd, in het bijzonder de verbindingen tussen de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied.”

Ook in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP) kan de aansluiting bij het beschreven standpunt worden gevonden: *betere bereikbaarheid, efficiënter, veiliger en duurzamer goederenvervoer* zijn geformuleerd als de beleidsdoelen voor het goederenvervoerbeleid.

## **7. Toelichting op het standpunt in de zin van de Tracéwet over VERA**

### **7.1 Vergelijking van de tracévarianten voor de doortrekking van Lijn 11**

In de Trajectnota/MER zijn voor de doortrekking van goederenlijn 11 naar de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom drie varianten onderzocht:

- Een variant, gebundeld aan de oostzijde van de A4 (A4Oost)
- Een variant, gebundeld aan de westzijde van de A4 (A4West)
- Een variant, gebundeld met het Schelde-Rijn Kanaal (SRK)

#### A4-Oost

Het A4-oosttracé takt af van de spoorlijn Bergen op Zoom - Goes nabij Woensdrecht, ligt aan de oostzijde gebundeld met de A4 en sluit vervolgens aan op de door België te verlengen Lijn 11. Bij deze variant is tevens een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Vlissingen voorzien (Sloeboog). Vanaf het zuiden gezien, takt de enkelsporige Sloeboog vlak voor de Grindweg gelijkvloers af van de hoofdbaan. Het tracé voert over de snelwegen A4 en A58, om daarna gelijkvloers aan te sluiten op de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom.

#### A4-West

Het A4-westtracé takt af van de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom nabij Woensdrecht, ligt aan de westzijde gebundeld met de A4, steekt nabij het grenspunt de autosnelweg over naar de oostzijde, en sluit vervolgens aan op de door België te verlengen Lijn 11. Bij deze variant is tevens een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Vlissingen voorzien (Sloeboog). Vanaf het zuiden gezien takt de enkelsporige Sloeboog na de kruising met de buisleidingenstraat gelijkvloers af van de hoofdbaan. Tot aan de Damesweg ligt er een spoorlijn met 3 sporen. Na de Damesweg buigt de Sloeboog naar het westen om de A58 te kruisen en gelijkvloers aan te sluiten op de spoorlijn Goes – Bergen op Zoom.

#### Schelde-Rijnkanaal (SRK)

Het SRK-tracé even ten oosten van het Schelde-Rijnkanaal af van de lijn Goes - Bergen op Zoom, ligt aan de oostzijde gebundeld met het Schelde-Rijnkanaal, steekt nabij het grenspunt de snelweg over, en sluit aan op de door België te verlengen Lijn 11. Bij deze variant is eveneens een rechtstreekse verbinding tussen Antwerpen en Vlissingen voorzien (Sloeboog). Vanaf het zuiden gezien takt de Sloeboog in de Kreekrakpolder gelijkvloers af van de hoofdbaan en buigt oostwaarts. Met een lange boog buigt het enkelsporige tracé naar het westen en gaat over de hoofdbaan en de A58 heen. Vlak voor de bestaande brug over het Schelde-Rijnkanaal sluit het tracé gelijkvloers aan op de spoorlijn Goes - Bergen op Zoom.

### Keuze nader toegelicht

De keuze voor variant A4-west wordt ingegeven door:

- SRK komt weliswaar als “meest milieuvriendelijk alternatief” uit het MER, doch de absolute waarden van de milieu-effecten zijn in dit gebied relatief gering en ontlopen elkaar voor de 3 varianten weinig;
- A4-west ligt ten opzichte van A4-oost gunstiger ten opzichte van de kernen Woensdrecht en Hoogerheide, waardoor in deze kernen bij A4-west minder hinder agv het treinverkeer optreedt;
- de kosten: A4-west is € 27,2 mln goedkoper dan A4-oost en € 40,8 mln goedkoper dan SRK;
- A4-west heeft tov A4-oost minder ongunstige landschappelijke effecten: A4-oost ligt pal naast de Brabantse Wal waarmee de zichtbaarheid van het contrast tussen het open en vlakke zee-kleigebied en de besloten steilrand aangetast wordt;
- A4-west sluit het beste aan bij een mogelijke toekomstige ontwikkeling van het gebied tussen de A4 en het SRK. De SRK-variant levert een barrière op voor een eventuele binnenvaartontsluiting van dit gebied. A4-oost sluit hier vanwege de barrière van de snelweg in het geheel niet op aan;
- De besturen van de provincie Zeeland en de gemeente Reimerswaal hebben aangegeven een voorkeur te hebben voor A4-west, mede vanwege het laatstgenoemde punt. Voor de provincie Noord-Brabant en de gemeente Woensdrecht is A4-oost onbespreekbaar vanwege de nabijheid van de kernen Woensdrecht en Hoogerheide; men heeft een voorkeur voor SRK, omdat deze het verst bij de kernen vandaan ligt. Men heeft echter tevens aangegeven te kunnen leven met een keuze voor A4-west.

### Grensoverschrijdingspunt

In overleg met België en Vlaanderen is onderzoek verricht naar de mogelijke grensoverschrijdingspunten. In het Vlaamse gewestplan is een ligging aan de oostzijde van de snelweg (A12) opgenomen. Bestudeerd is of in België een ligging aan de westzijde van de snelweg mogelijk is, aansluitend bij het Nederlandse voorkeurstracé. Dit levert echter vlak over de grens in België een ruimtelijke belemmering op die met hoge extra kosten slechts deels oplosbaar is. Besloten is de oostelijke ligging in België en de westelijke ligging in Nederland te combineren door een gezamenlijk te betalen viaduct over de snelweg nabij de grens. Deze afspraak is vastgelegd in het door België en Nederland ondertekende Memorandum van Overeenstemming.

## **7.2 Standpunt deelgebieden Bergen op Zoom en Roosendaal**

Voor de deelgebieden Bergen op Zoom en Roosendaal wordt de besluitvorming voorlopig opgeschort. De wijze waarop de kernen Bergen op Zoom en Roosendaal zullen worden gepasseerd, zal afhangen van de besluitvorming naar aanleiding van de resultaten van het eindbeeldonderzoek. Er wordt voor deze gebieden nu dus nog geen OTB voorbereid. Het opschorten van een besluit moet echter nadrukkelijk niet gezien worden als het niet verder in overweging nemen van de verbinding, zoals bedoeld in art. 10 lid 1 van de Tracéwet. Als medio 2002 de resultaten uit het eindbeeldonderzoek bekend zijn, en op basis daarvan zou alsnog tot bijvoorbeeld de aanleg van een omleiding om Bergen op Zoom of Roosendaal worden besloten, dan kan op basis van de Trajectnota VERA alsnog een besluit genomen worden tot het voorbereiden van een Ontwerp-Tracébesluit voor deze omleidingen.

Er zal evenwel een periode zitten tussen het moment waarop de doortrekking van Lijn 11 gereed is en het moment waarop het nog te kiezen eindbeeld voor Bergen op Zoom en Roosendaal gerealiseerd is. Dit betekent dat in deze periode de goederentreinen die gebruik maken van de doortrekking van Lijn 11

vanaf het aantakingspunt ter hoogte van Woensdrecht via de bestaande spoorlijn richting Roosendaal zullen rijden. De lengte van de periode waarin dit vervoer plaatsvindt is afhankelijk van de eveneens bij de besluitvorming over het eindbeeldonderzoek vast te stellen fasering in de realisatie van de diverse onderdelen van de primaire railgoederenverbinding. Nadat deze fasering bekend is, kan worden aangegeven welke maatregelen er genomen zullen worden om de extra overlast van de goederentreinen in de bedoelde periode tegen te gaan. Voor de uitvoering van deze maatregelen wordt in ieder geval het bedrag gereserveerd dat in het MIT resteert na aftrek van de kosten van de doortrekking van Lijn 11 (i.c. € 25 mln). Tevens zal het Ontwerp-Tracébesluit pas worden uitgebracht als er besluitvorming over de resultaten van het eindbeeldonderzoek heeft plaatsgevonden. De maatregelen die aan de bestaande spoorlijn in Bergen op Zoom en Roosendaal zullen worden genomen zullen in een planbeschrijving bij het Ontwerp-Tracébesluit worden meegenomen.

### 7.3 Standpunt aandachtsgebieden

Onder punt 2 van deze toelichting is beschreven wat de status van de aandachtsgebieden is. In de brief van de minister van V&W aan de Tweede Kamer van 16 februari 2000 is gemeld dat bij de besluitvorming over VERA ook een besluit genomen zal worden over de te treffen maatregelen in de aandachtsgebieden. De maatregelen voor deelgebied 4 (Zevenbergen, Oudenbosch) zullen volgen uit de besluitvorming over het eindbeeldonderzoek: de uiteindelijke keuze voor het eindbeeld en de fasering. De eventueel in de interimperiode benodigde tijdelijke maatregelen zullen daarop worden afgestemd. Dit zal in een planbeschrijving bij het Ontwerp-Tracébesluit voor de doortrekking van Lijn 11 worden bepaald.

Voor aandachtsgebied 5 (Etten-Leur, Rucphen) geldt dat de maatregelen hier afhangen van de hoeveelheid treinen die in oost-west-richting tussen Roosendaal en de Brabantroute zullen rijden. In het eindbeeldonderzoek zal hier nogmaals naar gekeken worden. Onder meer zal gekeken worden naar de mogelijkheden van een routing via de primaire spoorverbinding Rotterdam – Antwerpen en de Betuweroute, vanuit het uitgangspunt dat een zo groot mogelijk deel van de goederentreinen in dit deel van Nederland van deze primaire routes gebruik moet maken.

In aandachtsgebied 6 (Reimerswaal) kunnen de maatregelen wel bepaald worden; deze zijn niet afhankelijk van de resultaten van het eindbeeldonderzoek. In de woonkernen Krabbendijke en Stationsbuurt zullen geluidwerende voorzieningen (o.a. schermen) worden aangebracht. De precieze locatie van deze voorzieningen en de hoogte van de geluidsschermen zullen worden uitgewerkt in een planbeschrijving. Deze zal deel uitmaken van het Ontwerp-Tracébesluit voor de doortrekking van Lijn 11, en zo onder andere nog onderwerp van inspraak zijn. De kosten van deze maatregelen zijn opgenomen in het genoemde totale kostenbedrag van de doortrekking van Lijn 11.

Voor de spoorlijn Roosendaal - Essen (Lijn 12) zijn geen afzonderlijke maatregelen voorzien. Door de uiteindelijke concentratie van het vervoer op de primaire spoorverbinding, aansluitend op lijn 11, zal de situatie rond de lijn Roosendaal-Essen hooguit in geringe mate groeien ten opzichte van de huidige situatie. De bestaande regelingen voor overwegveiligheid en geluidsanering zijn en blijven van toepassing.

### 7.4 Geluid en Externe Veiligheid

#### *bronbeleid geluid*

In het kader van de reguliere uitwerking van deze standpuntbepaling tot een Ontwerp-Tracébesluit zal worden bezien hoe, binnen de financiële kaders van het MIT, de vormgeving van het tracé verder kan worden geoptimaliseerd. Ook zal worden bezien welke aanvullende mitigerende en/of compenserende maatregelen, waaronder de toepassing van geluidssarm spoor en de aanleg van geluidsschermen zullen worden getroffen, zowel langs het nieuwe tracé als langs de aangrenzende bestaande baanvakken.

Voor het aspect geluid wordt uitgegaan van het streven naar de voorkeurswaarde van 57 dB(A), uiteraard binnen de financiële, technische en landschappelijke randvoorwaarden. Door bronmaatregelen kan met lagere geluidsschermen worden volstaan. Uit het oogpunt van visuele hinder en kosten verdient dit de voorkeur. Momenteel wordt onderzocht of toepassing van geluidssarm spoor en andere technische verbeteringen op korte termijn kunnen worden toegepast. Omdat de resultaten van het bronbeleid op dit moment nog onzeker zijn, wordt hierop in dit standpunt niet vooruitgelopen. Er wordt uitgegaan van het plaatsen van geluidsschermen op grond van de huidige wet- en regelgeving. Wel is het wenselijk om een zodanige procedurele voorziening te treffen dat optimaal kan worden geprofiteerd van de voortgang in het bronbeleid tussen het moment van het vaststellen van de schermhoogten bij

het tracébesluit en de daadwerkelijke bouw. Daartoe zal in het (Ontwerp-)Tracébesluit een ijkmoment worden opgenomen. Op dit ijkmoment zal worden bezien in hoeverre de voortgang van het bronbeleid, dan wel de mogelijkheden van het weren van lawaaiig materieel in de avond en/of nacht, aanleiding geven om de vastgestelde hoogte van de te bouwen geluidsschermen te beperken.

#### *megabeschikking rail*

Vanwege de samenhang met het project VERA is de procedure sanering railverkeerslawaaier in de betrokken gemeenten eind 2000 opgeschort. In de planbeschrijvingen bij het OTB voor de doortrekking van Lijn 11 wordt zoals gesteld nader ingegaan op de geluidssituatie rond de bestaande spoorlijn richting Rotterdam.

#### *externe veiligheid*

Voor het aspect externe veiligheid wordt vastgesteld dat in Nederland de volgende ontwikkelingen aan de orde zijn.

- In hun standpuntbepaling over de NOV (Noord Oostelijke Verbinding) van 24 november 1999 hebben de ministers van V&W en VROM bepaald dat er een "Reguleringsstelsel voor het Vervoer van Gevaarlijke Stoffen per spoor (RVGS-spoor)" zal komen, teneinde de effecten van dat vervoer beheersbaar te houden. Dat RVGS-spoor is in ontwikkeling.
- Tevens heeft het Kabinet met de recente vaststelling van het NMP4 besloten, dat in de nabije toekomst een onderzoek zal worden gestart ter beantwoording van de vraag welke transportroutes niet noodzakelijk zijn voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op dergelijke routes zouden dan aan het vervoer van gevaarlijke stoffen hetzij beperkingen, hetzij een verbod kunnen worden opgelegd. Gelet op het karakter van de verbinding Rotterdam – Antwerpen ligt een verbod hier niet voor de hand. Langs de andere transportroutes, waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen wel noodzakelijk wordt geacht, worden zones ingesteld die verplicht zullen doorwerken in de ruimtelijke ordeningsplannen. Een Plan van Aanpak voor dit onderzoek zal binnenkort aan de Kamer worden gezonden.

## **8. Emplacement Roosendaal**

In Roosendaal speelt naast de capaciteits- en milieuproblematiek rond het doorgaand personen- en goederentreinverkeer welke in de Trajectnota/VERA is onderzocht, ook de problematiek rond het emplacement. Het eindbeeldonderzoek moet uitwijzen hoe op termijn bij Roosendaal de primaire railgoederenverbinding het beste kan worden vormgegeven.

In een deelonderzoek van het eindbeeldonderzoek zal worden geanalyseerd of de toekomstige functionaleisen een emplacementsfaciliteit in Roosendaal noodzakelijk maken. Als het antwoord daarop bevestigend luidt, wordt onderzocht of de door de gemeenten Roosendaal en Halderberge aangedragen locatie Borchwerf II een geschikte locatie is om deze faciliteit te realiseren.

Mocht uit de onderzoeken blijken dat een emplacementfaciliteit in Roosendaal of omgeving gewenst is, dan kan worden getoetst of de ontwikkeling van het op de huidige locatie vrijkomende gebied in aanmerking komt voor een bijdrage uit het BIRK-programma bedoeld als triggermoney, in welk kader denkbaar is dat zo'n bijdrage eventueel mede voor de uitplaatsing van het emplacement aangewend wordt. In maart 2002 is of wordt de Tweede Kamer per brief geïnformeerd over het toetsingskader van het BIRK-programma.

## **9. De verdere procedure**

Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voor de doortrekking van Lijn 11 zal naar verwachting najaar 2002 kunnen worden gepubliceerd. Het OTB bevat een uitwerking van het tracé op het schaalniveau van een bestemmingsplan. Op het OTB is inspraak mogelijk. In het voorjaar van 2003 volgt volgens de planning het Tracébesluit (TB). Dit is het besluit op basis waarvan de benodigde vergunningen voor de fysieke aanleg kunnen worden aangevraagd. Tegen het TB is beroep mogelijk bij de Raad van State. De technische voorbereidingen worden voortgezet zodat in 2005 met de uitvoering kan worden begonnen. Indienststelling is voorzien vóór eind 2010.

Het eindbeeldonderzoek zal medio 2002 gereed zijn waarna besluitvorming kan plaatsvinden.