

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

15 april 2002

3

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGG/TR/02/002123.pd

Onderwerp

Standpuntbepaling Sloelijn.

Geachte voorzitter,

In de afgelopen jaren is de besluitvorming voor een verbeterde railontsluiting van het Sloegebied (het havengebied ten oosten van Vlissingen) voorbereid. Hiervoor is een planstudie conform de Tracéwet doorlopen. Officieel heeft deze planstudie de naam "Optimalisatie Railontsluiting Sloe", maar het project is ook vaak kortweg "Sloelijn" genoemd, naar de bestaande goederenspoorlijn. In het vervolg van deze standpuntbepaling en in de toelichting zal meestal deze korte naam worden gebruikt.

Op basis van de daartoe verrichte studies is op 9 mei 2001 de Trajectnota/MER Sloelijn ter visie gelegd. Over deze Trajectnota/MER is vervolgens inspraak en advies mogelijk geweest. De inhoud van de Trajectnota/MER en de reacties daarop zullen in het kort in de toelichting bij deze brief worden besproken.

Vanwege de directe relatie met het project VERA was besluitvorming rondom de Sloelijn eerst mogelijk na de standpuntbepaling over VERA. Derhalve was het niet mogelijk het standpunt over de Sloelijn binnen de daarvoor in de Tracéwet gestelde termijn te bepalen. In mijn schrijven van 13 november 2001 is uw Kamer daarvan op de hoogte gesteld.

Hoewel nog niet alle procedures voor de realisatie van de Westerschelde Containerterminal (WCT) zijn doorlopen en de besluitvorming hierover in een ander kader plaatsvindt, wordt bij de bepaling van de inpassings- en beveiligingsmaatregelen uitgegaan van het scenario waarin een groter aantal treinen rijden als gevolg van de WCT (in de Trajectnota aangeduid als WCT-scenario).

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

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

Standpunt "Optimalisering Railontsluiting Sloe":

Na afweging van alle belangen, de inspraakreacties en adviezen alsmede de beschikbare informatie over de Sloelijn kom ik, conform artikel 9 van de Tracéwet en in overeenstemming met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, tot het volgende standpunt:

nut/noodzaak:

- Het railgoederenvervoer over de bestaande Sloelijn in zijn huidige vorm veroorzaakt een aantal problemen: een risicoprobleem rond het emplacement te Roosendaal, een groot aantal minder goed beveiligde overwegen en omgevingshinder in enkele woonkernen.
- Het verbeteren van de railontsluiting van het Sloegebied is in lijn met het nationale en Europese verkeer- en vervoerbeleid, dat uitgaat van het ontwikkelen van een goed net van goederenspoorverbindingen. Tevens is het in lijn met het nationale ruimtelijke ordeningsbeleid op het gebied van nationaal landschap, stedelijke netwerken en de verbindingen tussen Randstad, Vlaamse Ruit en Ruhrgebied.
- Het oplossen van het overweg- en het risicoprobleem is in overeenstemming met het beleid met betrekking tot externe en overwegveiligheid.

Met betrekking tot het studiegebied:

Tussen de stamlijn in het Sloegebied en het hoofdspoor Middelburg - Goes wordt aan de oostzijde van de dijk, die de Nieuwerkerkepolder en de Quarlespolder van elkaar scheidt, een nieuwe enkelsporige, geëlectriceerde railverbinding aangelegd conform alternatief 2 uit de Trajectnota/MER; zie hiervoor ook het bij dit standpunt gevoegde kaartje. Kruisingen van deze nieuwe spoorlijn met andere infrastructuur zal ongelijkvloers plaatsvinden. Eveneens conform alternatief 2 zal de stamlijn tussen het emplacement Sloe en de aantakking van het nieuwe spoor worden verdubbeld en geëlectriceerd en zullen enkele daarmee verbonden aanpassingen aan het emplacement zelf plaatsvinden. Deze werken zullen volgens de huidige planning eind 2006 gereed zijn. De bestaande Sloelijn zal worden afgebroken.

Dit tracé zal worden uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit.

Met betrekking tot het aandachtsgebied:

In het aandachtsgebied (gemeenten Goes en Kapelle) zullen geluidwerende voorzieningen worden getroffen. In een planbeschrijving zullen deze voorzieningen, o.a. in overleg met de betrokken gemeenten, verder worden uitgewerkt. Deze planbeschrijving zal gelijktijdig met het Ontwerp-Tracébesluit voor de uitwerking van alternatief 2 worden gepubliceerd.

Kosten en financiering:

De kosten voor de realisatie van alternatief 2 en de geluidwerende voorzieningen in het aandachtsgebied bedragen € 43,1 mln. (alle in deze Nota genoemde bedragen zijn excl BTW en prijspeil 2001). Zeeland Seaports en de NV Westerscheldetunnel leveren een eenmalige, gemaximeerde financiële bijdrage (samen afgerond € 11,3 mln) aan de realisatie van alternatief 2. Hiertoe is op 9 april 2002 een overeenkomst getekend; deze is als bijlage bij dit standpunt gevoegd. Het ministerie van Economische Zaken draagt € 6,8 mln bij, Verkeer en Waterstaat € 25 mln. In het MIT 2002 is voor de Sloelijn een bedrag van € 17 mln gereserveerd. Het daarboven uit de begroting van

Verkeer en Waterstaat nog benodigde bedrag wordt opgevangen binnen de railgoedereninfrastructuur in het Infrafonds.

Ruimtelijk- en risicobeleid:

In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening is een gedeelte van de Zeeuws - Zuid-Hollandse Delta aangewezen als nationaal landschap waar landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve waarden een extra impuls krijgen. Er gelden strenge eisen voor bebouwing en aanleg van infrastructurele voorzieningen in het betreffende gebied. Alternatief 2 ligt buiten de grenzen van dit nationale landschap; realisatie van dit alternatief betekent dus dat de betreffende vervoersstromen en infrastructuur uit dit nationale landschap wordt weggehaald.

Voor de realisatie van alternatief 2 geldt het beleid met betrekking tot vrijwaringzones zoals opgenomen in en uit te werken op basis van het NVVP en de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening. Tevens is voor deze spoorlijn en het aansluitende hoofdspoor 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.

Lokale studies:

De provincie Zeeland en Zeeland Seaports hebben, in overleg met de gemeenten Goes, Kapelle en Reimerswaal, besloten tot nader onderzoek van de mogelijkheden voor een 'dedicated' goederenspoor langs de A58. Naar verwachting zal dit geen consequenties hebben voor de voortgang in het project Sloelijn. Rijkswaterstaat directie Zeeland is in overleg met regionale betrokken partijen gestart met een studie naar de mogelijkheden om het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst via ondergrondse pijpleidingen te doen plaatsvinden.

In de bijlage bij dit standpunt wordt een en ander nader toegelicht.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

T. Netelenbos

Toelichting op het standpunt over de Sloelijn

1. Projecthistorie en probleemanalyse:

In 1997 heeft het bevoegd gezag een verkenning laten uitvoeren naar de gevolgen van de ontwikkelingen in het havengebied Vlissingen-Oost voor het railgoederenverkeer. Met name de ondervonden overlast in de kernen Heinkenszand en Eindewege en het veiligheidsprobleem rond het emplacement in Roosendaal vormden daarbij punten van aandacht gezien de klachten en problemen die al een aantal jaren op dit gebied werden gesignaleerd. De resultaten van deze verkenning zijn ter visie gelegd en burgers en besturen zijn in de gelegenheid gesteld te reageren. De reacties zijn verwerkt in een reactienota.

Voor het project Sloelijn is vervolgens de Tracéwetprocedure gestart. In die procedure zijn de ministers van V&W en VROM samen het Bevoegd Gezag. De rol van Initiatiefnemer ligt bij de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat directie Zeeland. De Trajectnota/MER zelf is gemaakt door Railinfrabeheer.

In september 1998 heeft het bevoegd gezag de Startnotitie voor de Sloelijn gepubliceerd en zijn voorlichting- en inspraakavonden georganiseerd. In de Startnotitie zijn de aanleiding voor het project, de projectdoelstellingen, de mogelijk te onderzoeken alternatieven en de effecten uiteengezet. In februari 1999 werden, mede op basis van advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, de richtlijnen voor het MER vastgesteld en werd begonnen met het opstellen van een Trajectnota/MER. De ontwikkelingen van de WesterscheldeContainerTerminal (WCT) en de besluitvorming rond het project VERA hebben dit proces sterk beïnvloed.

In 1999 is de studieopdracht bijgesteld. Met het initiatief van Zeeland Seaports om in samenwerking met de Belgische fa. Hessenatie (inmiddels gefuseerd tot Hesse-Noordnatie) te komen tot een nieuwe containerterminal (de WCT) werd duidelijk dat vervoerscijfers aanmerkelijk door deze ontwikkeling zouden worden beïnvloed. Een potentiële verdubbeling van de vervoersomvang over het spoor heeft een aanzienlijke invloed op tal van effecten welke in het kader van de Trajectnota/MER worden onderzocht.

Dit heeft uiteindelijk geleid tot een volgend opdrachtprofiel:

- Een oplossing bieden voor geluid- en trillingsoverlast en het verminderen van het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen in met name de woonkernen Heinkenszand en Eindewege.
- De verkeersveiligheid op overwegen verbeteren.
- De spoorlijn elektrificeren waardoor ook het veiligheidsrisico op het emplacement Roosendaal kan worden gereduceerd.
- Voldoende spoorcapaciteit creëren om de verwachte groei te kunnen opvangen, ook als de WCT er komt.
- De toekomstwaarde van de railontsluitingen waarborgen.

Tevens werden de volgende aspecten aan de studieopdracht meegegeven:

- Effecten van de WCT op railtransport en consequenties daarvan zichtbaar maken.
- Voor het aandachtsgebied de consequenties op milieu-, veiligheid en verkeersaspecten zichtbaar maken en aangeven hoe deze kunnen worden aangepakt.

Daarbij zijn conform de startnotitie en de richtlijnen voor de Trajectnota/MER een 4-tal alternatieven bestudeerd. Het 0-alternatief als referentie, het 0+ alternatief (een aanpassing van de bestaande spoorlijn), alternatief 1 (een gedeeltelijke verlegging van het bestaande tracé) en alternatief 2, een geheel nieuw tracé langs het dijklichaam dat de Nieuwerkerkepolder en de Quarlespolder scheidt. Deze dijk is in de Trajectnota/MER abusievelijk "Sloedam" genoemd.

Op 9 mei 2001 is de Trajectnota/MER ter visie gelegd. In relatie tot de besluitvorming rondom VERA is de Tweede Kamer op 13 november 2001 bericht dat niet voldaan kon worden aan de wettelijke termijn voor de besluitvorming zoals gesteld in de Tracewet.

2. Relatie met andere Projecten:

2.1. VERA

De Verbinding Roosendaal - Antwerpen en de studie daaromtrent is nauw verweven met de studie optimalisatie railontsluiting Sloe. Niet alleen betreft het Tracé/m.e.r.-studies met overlappen in tijd en geografie, tevens is een deel van de problematiek van de Sloelijn (de extra vervoersgroei a.g.v. de WCT) in het VERA-project meegenomen. De zogenaamde Sloeboog (een verbinding van de Zeeuwse lijn met goederenlijn 11) moet met name de vervoersgroei die ontstaat door de realisatie van de WCT, naar België afleiden. Deze Sloeboog maakt onderdeel uit van het project VERA. Omgekeerd dient elektrificatie van de Sloelijn een (aanzienlijk) deel van de externe veiligheidsproblematiek rond het emplacement in Roosendaal helpen oplossen, hetgeen weer een punt van aandacht voor het project VERA vertegenwoordigt. Het gegeven dat vanuit 2 studieopdrachten deels naar dezelfde baanvakken moest worden gekeken en met dezelfde vervoerscijfers zou moeten worden gewerkt heeft een continue afstemming en synchronisatie van resultaten en communicatie opgeleverd.

2.2. WCT

In 1999 is door de Zeeuwse havenbeheerder Zeeland Seaports, tezamen met de Belgische fa. Hessenatie, het initiatief genomen om te komen tot de aanleg van een nieuwe containerterminal, liggend op de grens van de Westerschelde en het Sloegebied. Dit ter versterking van de concurrentiepositie van de Zeeuwse havens en ter bevordering van de werkgelegenheid. De m.e.r.-procedure voor de WCT is op dit moment in een afrondende fase; de WCT zou eind 2005 gerealiseerd kunnen zijn. Gezien de verwachte aard en omvang van het goederenverkeer dat hieruit resulteert is in overleg met Zeeland Seaports en Railned al in een vroeg stadium gekeken naar de betekenis hiervan voor het project Sloelijn. Deze bleek van een zodanige omvang te zijn dat de studieopdracht voor genoemd project moest worden bijgesteld. Naar verwachting zal het spoorvervoer als gevolg van de WCT in 2020 stijgen van 90 treinen per week in beide richtingen naar 190 treinen per week in beide richtingen. In het referentie jaar 1997 reden er zo'n 52 treinen per week.

Voor de realisatie van de WCT zijn nog niet alle procedures doorlopen. Zo moet bv nog een afweging in het kader van de vogel- en habitatrichtlijn gemaakt worden. Ten opzichte van de situatie waarin de

WCT niet zou worden gerealiseerd, moet voor de Sloelijn een extra wachtspoor en een beveiligingssysteem worden aangelegd en worden er extra geluidschermen in het studie- en aandachtsgebied geplaatst. De keuze voor het realiseren van alternatief 2 staat daarbij niet ter discussie. De reden dat dit standpunt over de Sloelijn is gebaseerd op het WCT-scenario is een praktische: mocht -om welke reden dan ook- de WCT toch niet gerealiseerd worden, dan kan in de uitwerking van dit standpunt tot OTB en TB gekeken worden wat met deze extra inpassings- en beveiligingsmaatregelen te doen. Een standpunt waarin deze maatregelen zouden ontbreken zou, na een uiteindelijk positief besluit over de aanleg van de WCT, nog moeten worden aangepast.

Het wachten met het innemen van een standpunt over de Sloelijn totdat een definitieve beslissing over de WCT is gevallen is geen optie: de risicoproblematiek rondom het emplacement Roosendaal vergt een spoedige aanpak, en de besluitvorming over de Sloelijn speelt daar een belangrijke rol in. Bovendien is spoed geboden met het oog op de kruising van de aansluiting van de Westerscheldetunnel met de huidige Sloelijn. Tenslotte kan in het nu gekozen tijdpad de tijd tussen de mogelijke openstelling van de WCT en de in gebruik neming van de nieuwe Sloelijn zo kort mogelijk zijn.

2.3. Westerscheldetunnel

In 2003 zal de Westerscheldetunnel (WST) tussen Zeeuws-Vlaanderen en Zuid-Beveland opengaan voor het autoverkeer. Daartoe dient de tunnel aangesloten te worden op het reeds bestaande autowegennet. De wegenstructuur zoals die als gevolg van de aansluiting aan de noordzijde van de tunnel gaat ontstaan, kruist de bestaande Sloelijn vlak vóór de aansluiting met de Sloeweg, welke de tunnel verbindt met de snelweg A58. Aard en omvang van het wegvervoer alsmede de snelheid daarvan maken een ongelijkvloerse kruising met de Sloelijn noodzakelijk. Vanwege de korte afstand moet de aansluiting op de Sloeweg in dat geval ook verhoogd worden aangelegd. De daartoe noodzakelijke wegeaanpassingen tezamen met de bouwkosten voor de kunstwerken vergen een aanzienlijke investering. Als voor de Sloelijn alternatief 2 gekozen wordt, kunnen dit kunstwerk en de hooggelegen verkeersaansluiting achterwege blijven waardoor een aanzienlijke besparing kan worden bewerkstelligd. Tevens biedt dit voordelen bij een voorziene toekomstige verdubbeling van de naar de tunnel toeleidende weg. De NV Westerscheldetunnel heeft derhalve aangegeven dat alternatief 2 haar voorkeur verdient en dat zij daartoe financieel wil bijdragen.

3. Onderzochte alternatieven en varianten:

3.1. Uitgangspunten

In relatie tot de projectdoelen zijn in de startnotitie en in de nota: "Funktionele en Technische uitgangspunten t.b.v. het project Sloe; optimalisatie railontsluiting" de ontwerpcriteria en uitgangspunten neergelegd. Het betreft op hoofdlijnen:

- Bij het ontwerpen van tracés wordt rekening gehouden met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur en een te realiseren baanvaknelheid (max. voor de trein) van 40 km/uur.
- Er komt geen baanvakbeveiliging.
- Nieuwe infrastructuur dient kruisingsvrij te worden gerealiseerd.
- Versnippering van grond dient te worden voorkomen en gestreefd moet worden naar bundeling met bestaande infrastructuur.
- Invloed van railinfrastructuur op bestaande bebouwing dient te worden geminimaliseerd.
- Oplossingen en derhalve kosten dienen in verhouding te staan tot de status van de Sloelijn (hetgeen tunnels en verdiepte liggingen in eerste instantie buiten de scope plaatst).

De startnotitie gaf aan dat een 4-tal alternatieven onderzocht zou moeten worden. In de ter visie legging en daaruit volgende richtlijnen zijn geen inzichten naar voren gebracht die, in relatie tot de uitgangspunten, tot een ander alternatief hebben geleid. Derhalve zijn de de Trajectnota/Mer een 4-tal alternatieven onderzocht. Het betrof de 0 en 0+ alternatieven (de huidige verbinding tussen het emplacement Sloe, via Heinkenszand bij Eindewege aantakken op de spoorlijn Middelburg-Goes). Alternatief 1 betrof een aanpassing van dit tracé waarbij de kern Heinkenszand werd vermeden via een bundeling van een deel van het tracé met de Sloeweg. Voor alternatief 1 zijn een 2-tal varianten van toepassing die te maken hebben met lokale planaanpassing. Alternatief 2 betrof een geheel nieuwe verbinding tussen de stamlijn en de spoorverbinding Middelburg - Goes ten noordwesten van de huidige verbinding lopend langs de dijk ter scheiding van de Nieuwerkerkepolder en de Quarlespolder. Naar aanleiding van de inspraak op de startnotitie is voor alternatief 0+ en 1 nog een variant bedacht die voorziet in een geringe aanpassing van de spoorligging te Eindewege.

3.2. Vergelijking van de alternatieven

In de Trajectnota zijn de 4 alternatieven in 2 stappen met elkaar vergeleken. In eerste instantie is er getoetst aan de projectdoelstellingen, daarnaast zijn de alternatieven beoordeeld aan de meegegeven randvoorwaarden. Van de projectdoelstellingen zijn uiteindelijk alleen die zaken meegenomen die discriminerend werken in de besluitvorming. De beoordeling op randvoorwaarden betrof met name een aantal milieuaspecten die geen onderdeel uitmaken van de projectdoelstellingen. Deze aspecten zijn wel van belang bij een uiteindelijke beoordeling van elk alternatief. Tevens zijn de 2 vervoersscenario's (Autonome Ontwikkeling versus de ontwikkeling waarin ook de WCT is meegenomen) afzonderlijk van elkaar en met gebruikmaking van de Multi Criteria Analyse (MCA) vergeleken. Last but not least zijn de kosten van alle alternatieven bepaald wederom op basis van beide vervoersmodellen.

Het Nulalternatief is de referentiesituatie waarmee de andere alternatieven zijn vergeleken. Het voldoet aan geen van de projectdoelstellingen. Aan handhaven van de status-quo zijn geen investeringskosten verbonden.

Het Nul-plus-alternatief komt minder goed tegemoet aan de projectdoelstellingen dan de alternatieven 1 en 2. Voor wat betreft de milieusituatie in de woonomgeving kan overigens wel aan de geldende normen worden voldaan. De toekomstwaarde en spoorcapaciteit van dit alternatief is relatief laag maar voldoet wel aan vervoersvraag tot tenminste 2020. De kosten inclusief geluidwerende voorzieningen in het aandachtsgebied bedragen € 22,4 mln.

Alternatief 1 voldoet het beste aan de projectdoelstellingen ten aanzien van de milieusituatie in de woonomgeving en de verkeersveiligheid. Het verschil met alternatief 2 is echter zeer klein. De toekomstwaarde van alternatief 1 wordt lager geacht dan die van alternatief 2 in verband met mindere groei- en gebruiksmogelijkheden van het emplacement, kwalitatief mindere ontsluitingsmogelijkheden van het noordelijk deel van het Sloegebied, een in de toekomst moeilijker te realiseren spoorverdubbeling en de relatie met de aansluiting van de Westerscheldetunnel. De kosten binnen het studiegebied voor dit alternatief bedragen, inclusief geluidwerende voorzieningen in het aandachtsgebied, € 34,2 mln. Qua kosten scoort alternatief 1 beter dan alternatief 2 maar slechter dan alternatief Nul-plus.

Alternatief 2 komt bijna evengoed tegemoet aan de doelstellingen ten aanzien van de milieusituatie in de woonomgeving en de verkeersveiligheid als alternatief 1. Wanneer het aspect trillingen hoger wordt gewaardeerd dan nu in de MCA van is uitgegaan zal alternatief 2 beter scoren op de projectdoelstelling ten aanzien van de milieusituatie in de woonomgeving. Met betrekking tot de doelstellingen "spoorwegcapaciteit" en "toekomstwaarde" scoort alternatief 2 het hoogst.

De kosten voor dit alternatief bedragen, inclusief geluidwerende voorzieningen in het aandachtsgebied, € 52,2 mln. Qua kosten scoort alternatief 2 daarmee het slechtst. Wel is er een besparing mogelijk. Door dit alternatief te ontwerpen voor een treinsnelheid van maximaal 40 km/u (was 80 km/u) kan de boogstraal van het viaduct over de Postweg en de A58 krapper worden, hetgeen in een besparing van € 9,1 mln resulteert. Het terugbrengen van de ontwerpsnelheid heeft geen effect op de gebruiksmogelijkheden en de capaciteit van de Sloelijn; de baanvaksnelheid was toch al 40 km/uur. Verlaging van de ontwerpsnelheid heeft als enige consequentie dat snelheidsverhoging in de toekomst is uitgesloten. De aard en het gebruik van dit baanvak maken de noodzaak daartoe echter onwaarschijnlijk.

Hoewel de milieu-effecten van de alternatieven 1 en 2 elkaar maar weinig ontlopen, is in de Trajectnota/MER gekozen voor alternatief 2 als Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA). In de Trajectnota/MER is bovenop de wettelijk vereiste maatregelen op het gebied van geluidhinderbestrijding en landschappelijke inpassing een lijst met mogelijke extra maatregelen beschreven. Bij de uitwerking van het tracé naar het Ontwerp-Tracébesluit zal bekeken worden in hoeverre deze maatregelen kunnen worden meegenomen.

4. Advies en inspraak:

4.1. Cie-m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) is van oordeel dat in de Trajectnota/MER tezamen met de verstrekte toelichtende informatie voldoende garanties zijn geboden voor het volwaardig betrekken van het milieubelang bij de keuze voor een alternatief voor de Sloelijn. Het geheel wordt overzichtelijke en toegankelijk genoemd, goed leesbaar en duidelijk. Het belangrijkste punt van discussie vormt voor de Cie-m.e.r. de keuze van het MMA. Terecht stelt zij dat de verschillen tussen alternatief 1 en 2 niet groot zijn en dat een andere waardering van bepaalde aspecten ook in de richting van de keuze van alternatief 1 zouden kunnen leiden. Uiteindelijk concludeert de Cie-m.e.r. dat elke keuze arbitrair zal blijven. Los van de keuze voor alternatief 1 dan wel 2 geeft de Cie-m.e.r. aan dat men uiteindelijk meer milieubijdragen verwacht van structurele maatregelen als brongerichte maatregelen ter bestrijding van geluid- en trillingsoverlast en maatregelen ter verbetering van de externe (on)veiligheid.

De Cie-m.e.r. geeft in haar toetsingsadvies een aantal aanbevelingen voor de besluitvorming. Zij adviseert, in het kader van geluidsanering, de toepassing van brongerichte maatregelen in het voorliggende geval nader te bezien en vanuit het bevoegd gezag een aanzet hiertoe te geven. Beleid ten aanzien van brongerichte maatregelen, emissieplafonds en gebruiksregels is in ontwikkeling. Nadat hierover op Europees en/of nationaal niveau afspraken zijn gemaakt kunnen deze maatregelen worden ingezet. Deze ontwikkelingen zullen vanuit de projectorganisatie Sloelijn worden gevolgd.

Het advies van de Cie-m.e.r. met betrekking tot het terugdringen van het groepsrisico wordt op dit moment uitgewerkt middels een nader onderzoek dat mijn collega in het kader van het NMP4 heeft geïnitieerd. Het advies ten aanzien van de bereikbaarheid bij ongevallen zal in het OTB worden meegenomen. De milieugevolgen (o.a. richting Nieuwdorp) van toekomstige sporenuitbreiding van het emplacement zal via de bestaande en periodiek dan wel bij mutaties te verlengen milieuvergunningen worden gemonitord. Het advies met betrekking tot landschappelijk-visuele inpassing van het viaduct over de A58 sluit aan bij de te verstrekken projectopdracht waar dit aspect in wordt meegenomen. Ten slotte zullen de adviezen van de Cie-m.e.r. ten aanzien van de evaluatie van het project Sloelijn na realisatie worden overgenomen.

4.2. OVI

Het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) onderschrijft in zijn Rapport van Bevindingen aangaande de Sloelijn de projectdoelstellingen en geeft aan dat een duurzame oplossing voor de Sloe gezocht moet worden in de alternatieven 1 danwel 2. Het OVI onderkent dat de afweging tussen deze 2 in feite wordt bepaald door de zwaarte die men aan bepaalde aspecten toekent. Het OVI komt niet tot een gemeenschappelijk standpunt: een deel van het OVI spreekt een voorkeur uit voor alternatief 2 vanwege o.m. de hogere toekomstwaarde en de bereidheid tot medefinanciering vanuit de regio; een ander deel van het OVI heeft een voorkeur voor alternatief 1 omdat dit o.a. minder inbreuk op het landschap tot gevolg heeft.

4.3. MKBA

Voor het project Sloelijn is geen maatschappelijke kosten-baten-analyse (mkba, ook wel aangeduid als OEEI) uitgevoerd. De planstudie Sloelijn was reeds in volle gang toen het mkba-instrument

operationeel werd. Voor lopende planstudies is een mkba niet verplicht gesteld. Omdat het hier geen groot project van nationale importantie betreft is besloten geen mkba uit te voeren.

4.4. Reacties betrokken bestuursorganen

De provincie Zeeland onderschrijft het belang van het goederenvervoer per spoor en geoptimaliseerde achterlandverbindingen. Men geeft aan dat alleen de alternatieven 1 en 2 voor de provincie aanvaardbaar zijn en spreekt de voorkeur voor alternatief 1 uit, zonder alternatief 2 daarbij ter zijde te willen stellen. De provincie onderkent de geringe verschillen tussen de alternatieven 1 en 2. Men vraagt de beoordeling niet alleen budgettair te willen doen plaatsvinden maar vooral op basis van het tegemoet komen aan de projectdoelstellingen. Daarnaast geeft men de relatie aan tussen de keuze van een alternatief en de ontsluiting van de Westerscheldetunnel. Daarnaast vraagt de provincie nadrukkelijk aandacht voor de gevolgen van de vervoersontwikkelingen in het aandachtsgebied en dan met name voor de gemeentes Goes en Kapelle.

In een brede reactie spreekt de **gemeente Borsele** uit de bevindingen in de Trajectnota/MER te onderschrijven. Zij geeft aan te onderkennen dat de verschillen tussen de alternatieven 1 en 2 marginaal zijn en afhankelijk van het toekennen van zwaartes in het wegingsmodel. Verder illustreert men aan de hand van een aantal voorbeelden dat het vanuit ruimtelijke - en bestemmingsplan technische overwegingen alternatief 2 ,voor de gemeente Borsele, het meest optimale alternatief zou zijn. Alternatieven 0 en 0+ worden om gelijksoortige redenen afgewezen.

De gemeente Middelburg spreekt, met het oog op de toekomst haar voorkeur uit voor alternatief 2 maar verbindt daar een aantal randvoorwaarden en ideeën aan. Dat betreft met name zaken die te maken hebben met een landschappelijke inpassing van het nieuwe tracé. Men stelt een maaiveldligging aan de oostzijde van het dijklichaam voor en pleit voor optimalisaties voor het ongelijkvloers kruisen met A58/Postweg en Jonker Fransweg:.

In een uitvoerige beschouwing geven de colleges van B&W van respectievelijk **Goes, Kapelle en Reimerswaal** (de gemeentes binnen het aandachtsgebied¹) aan dat op basis van milieu een lichte voorkeur voor alternatief 1 bestaat. Vervolgens wordt om aandacht gevraagd voor de problemen in het aandachtsgebied met name met de komst van de WCT.

Men geeft aan dat op het gebied van geluidhinder, trillinghinder, externe (on)veiligheid, de (on)veiligheid op overwegen alsmede de toename van de sluitingstijd op overwegen grenzen binnen de betrokken gemeentes zullen worden overschreden en vraagt de ministers de noodzakelijke bestrijdende en sanerende maatregelen te nemen. Men vraagt zich verder af wie hier verdere initiatieven zou moeten ontplooiën, wie de maatregelen zou moeten bekostigen en wanneer maatregelen zouden kunnen worden uitgevoerd. Tevens verzoekt men een alternatief Tracé te willen bestuderen namelijk een dedicated goederenspoorlijn parallel aan de A58 die de kernen van Goes, Kapelle en Reimerswaal zou moeten mijden. De gemeente Goes vraagt naar de mogelijkheid om een verdiepte ligging van het spoor in Goes te realiseren.

¹ In het kader van de onderlinge afstemming tussen de procedures inzake de projecten Sloelijn en VERA is het aandachtsgebied over beide projecten 'verdeeld'. Als gevolg daarvan vindt de besluitvorming over de maatregelen in Reimerswaal plaats in het kader van het project VERA.

De gemeente Roosendaal geeft aan belanghebbende te zijn van de elektrificatiemaatregel in het project Sloelijn . Kanttekeningen worden gezet bij de realisatietermijn (2005/2006) en bij het gegeven dat met een elektrificatie van de Sloelijn niet het gehele probleem in Roosendaal zal zijn opgelost. De oriënterende waarde van het groepsrisico blijft in bepaalde situaties overschreden worden. Men pleit voor procesmaatregelen en vraagt zich af of de in het kader van de elektrificatie in te zetten financiële middelen niet toekomst vaster kunnen worden besteed bijvoorbeeld door het inzetten van deze middelen bij uitplaatsing van het goederenemplacement in Roosendaal.

Waterschap Zeeuwse Eilanden spreekt geen voorkeur uit voor een alternatief maar geeft aan dat zowel alternatief 1 als 2 de problematiek het beste oplossen en het meest toekomstvast zijn. Bij alternatief 2 vraagt men aandacht voor toekomstige verhoging van het dijklichaam aan de voet waarvan alternatief 2 is gesitueerd. Verder spreekt men een negatief oordeel uit over het saneren van overwegen en verzoekt in voorkomend geval met haar in contact te treden.

4.5. Wettelijke adviseurs

De directeur Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie zuidwest, spreekt geen voorkeur uit voor een alternatief maar vraagt aandacht, in algemene zin, voor de gevolgen voor de landbouw. In specifieke zin vraagt zij aandacht voor de relatie tussen een nog te bestuderen mogelijke ecologische verbinding tussen de Westerschelde en het Veerse Meer (via de Sloekreek) en alternatief 2.

4.6. Inspraak

Er zijn 84 inspraakreacties bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat binnen gekomen. Enkele reacties betroffen de meningen van meerdere mensen waarbij veelal van voorgedrukte formulieren danwel van een handtekeningenlijst gebruik werd gemaakt. Reactie 43 betreft zo'n 365 standaard reactie formulieren terwijl de provincie Zeeland haar reactie vergezeld deed gaan van handtekeningenlijsten waarin zo'n 928 mensen aangaven het met een of meerdere stellingen van de reactie eens te zijn.

Met betrekking tot de analyse van de problemen en de doelstellingen van het project geven een aantal reacties aan dat men bepaalde aspecten onderbelicht ziet en stelt men uitgangspunten ter discussie. Met name de vervoersaantallen worden herhaaldelijk ter discussie gesteld. Ten aanzien van de voorgenomen activiteit en de alternatieven wordt er in verschillende reacties gewezen op het niet uitgewerkt zijn van een dedicated goederenverbinding langs de A58. Ook vinden verschillende insprekers de verschillen tussen studie- en aandachtsgebied discutabel. Enkele reacties vragen om extra aandacht bij de uitwerking van verkeerskundige oplossingen bij het ongelijkvloers kruisen met wegen.

In het kader van een overzicht van besluiten en het gehanteerde afwegingskader wordt enkele malen genoemd dat de studies VERA en Sloe niet afzonderlijk zouden moeten worden verricht maar in een veel breder afwegingskader zouden moeten worden geplaatst. Een enkele reactie stelt de onpartijdigheid van de projectorganisatie met betrekking tot een bepaalde uitkomst ter discussie. Ook vinden enkelen dat de bundeling van infrastructuur zwaarder in het MCA-model zou moeten doorwegen.

De effecten als gevolg van de voorgenomen activiteit op de aspecten geluid, trillingen, veiligheid, sluitingstijd van overwegen alsmede planschade hebben geleid tot veel reacties.

Met betrekking tot geluid wordt getwijfeld aan de uitkomsten van onderzoeken, berekeningen en te nemen maatregelen. Trillinghinder blijkt tot veel en heftige reacties te leiden. Met name het model waarmee trillingshinder wordt berekend wordt ter discussie gesteld als onvolledig, niet juist, geen relatie met de praktijk hebbend en zich niet richtend op de ware bron van de klachten. Met betrekking tot veiligheid (extern risico) in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt extra aandacht gevraagd voor het aandachtsgebied. Verder wordt getwijfeld aan het juist zijn van de uitgangspunten en verwijst men naar toekomstig VROM-beleid met name in relatie tot het vervoer van LPG. Er wordt gesteld dat als gevolg van de vervoerontwikkeling de sluitingstijd van overwegen onaanvaardbaar hoog zou worden.

Een aantal reacties betreft het dalen van de onroerend-goed-prijs als gevolg van de voorgenomen activiteiten en eventuele schade voor de bedrijfsvoering.

Een aantal insprekers vraagt specifieke aandacht voor de eigen situatie op een aantal van de bovengenoemde aspecten met name weer in de aandachtsgebieden waar men nu al maatregelen noodzakelijk acht.

Binnen de laatste categorie "vergelijking van alternatieven" waarin de reacties zijn geordend wordt een enkele maal getwijfeld aan de gedane afweging in het kader van de MCA en wordt het aanwijzen van alternatief 2 als MMA enkele malen ter discussie gesteld.

Een belangrijke reactie is afkomstig van **Zeeland Seaports** (ZSP). Deze havenbeheerder heeft aangegeven dat er, vanuit het veilig stellen van toekomstige ontwikkelingen, nadrukkelijk wordt geopteerd voor alternatief 2. In haar reactie wordt gewezen op het feit dat met een aanpassing van het Functioneel Programma van Eisen een aanzienlijke besparing voor alternatief 2 valt te bewerkstelligen. Vanwege haar belangen is door Zeeland Seaports aangegeven dat medefinanciering van alternatief 2 concreet aan de orde is.

De Zeeuwsche Milieufederatie geeft aan dat zowel alternatief 1 als 2 tegemoet komen aan haar doelstellingen met betrekking tot een duurzame ontwikkeling in relatie tot verbetering van de milieukwaliteit, behoud van open ruimte en versterking van Natuur en Landschap. In relatie tot deze aspecten geeft men aan dat alternatief 1 het voorkeursalternatief van de ZMF zou zijn. Men geeft aan dat het MER "Optimalisatie Railontsluiting Sloe" een reëel beeld schetst en dat op basis hiervan een goede afweging voor een trajectkeuze valt te maken.

Meer in detail wordt op elke reactie ingegaan in de reactienota Sloelijn. Deze ligt in ieder geval ter inzage bij deze standpuntbepaling en kan via internet worden bekeken en gedownload.

5. Relatie met het (inter)nationale vervoer- en r.o.-beleid:

Het standpunt over de Optimalisatie Railontsluiting Sloe 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 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 Sloelijn sluit daar vrijwel direct op aan.

In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening wordt gewezen op de noodzaak tot verbeteringen van de verplaatsingsmogelijkheden voor personen en goederen over spoor, weg, het water en buisleidingen tussen de grote stedelijke gebieden in Noordwest Europa, 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 beleidsdoelen voor het goederenvervoerbeleid.

In de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening is in het kader van het stedelijk netwerk Scheldemondsteden een ontwikkelingsagenda opgesteld. Onderdeel daarvan is een beoogde versterking van het vervoer over water en spoor in relatie tot de zeehavens.

In de Vijfde Nota is verder een gedeelte van de Zeeuws - Zuid-Hollandse Delta aangewezen als nationaal landschap waar landschappelijke, cultuurhistorische en recreatieve waarden een extra impuls krijgen. Er gelden strenge eisen voor bebouwing en aanleg van infrastructurele voorzieningen in het gebied. Alternatief 2 valt buiten de grenzen van het nationale landschap, in tegenstelling tot de alternatieven Nul en Nul-plus die gedeeltelijk binnen de grenzen van het nationale landschap vallen en alternatief 1 dat op de grens van het nationaal landschap ligt. In feite wordt met realisatie van alternatief 2 dus een groter wordende vervoersstroom en een infrastructureel element, welke zich beide niet goed verhouden met de beleidsambities van het beleidsconcept nationaal landschap, uit dat statusgebied weggehaald en verplaatst naar een gebied dat buiten het nationale landschap ligt.

6. De keuze nader toegelicht

6.1. Het studiegebied

Uit de Trajectnota/MER blijkt dat de alternatieven 1 en 2 vrijwel gelijk scoren op aspecten als capaciteit, toekomstwaarde en omgevingshinder. De scores van beide alternatieven zijn beter dan die van alternatief 0+, hoewel ook in dat alternatief aan de geldende vereisten voor geluid en veiligheid kan worden voldaan, en de problematiek mbt de overwegen voor een deel kan worden opgelost. Voor alle alternatieven geldt dat zij het risicoprobleem rond het emplacement te Roosendaal flink verminderen. Alternatief 2 is het enige alternatief dat een oplossing biedt voor het probleem van de kruising met de aansluiting van de Westerscheldetunnel. Qua kosten scoort alternatief 0+ veel beter dan de alternatieven 1 en 2; alternatief 2 is verreweg de duurste.

In het ontwerp van alternatief 2 is echter een wezenlijke besparing mogelijk door het verlagen van de ontwerpsnelheid. Daarnaast hebben ZSP en WST een aanbod gedaan om financieel bij te dragen aan de realisatie van alternatief 2; hiertoe is recent een overeenkomst ondertekend. Als dit wordt opgeteld bij de conclusie dat, alles overziend, alternatief 2 het beste alternatief is omdat realisatie daarvan een oplossing voor alle in kaart gebrachte problemen betekent, kan een keuze worden gemaakt voor alternatief 2.

In detail ziet het standpunt als volgt uit:

- Tussen de stamlijn in het Sloegebied en het hoofdspoor Middelburg - Goes wordt aan de oostzijde van de dijk, die de Nieuwerkerkelpolder en de Quarlespolder van elkaar scheidt, een nieuwe enkelsporige railverbinding aangelegd conform alternatief 2 uit de Trajectnota/MER; zie hiervoor ook het bij dit standpunt gevoegde kaartje.
- Afwijkend van het oorspronkelijke Functionele Programma van Eisen zal dit tracé worden ontworpen voor een maximale baanvaksnelheid van 40 km/uur (was 80 km/uur).
- Deze nieuwe spoorlijn zal de A58, de Postweg, de Jonker Fransweg en de Bernhardweg (N254) ongelijkvloers kruisen.
- De nieuwe spoorlijn zal gelijkvloers aantakken op de stamlijn en op het hoofdspoor Middelburg – Goes; bij deze laatste aantakking zal een wachtspoor worden aangelegd.
- Het grondlichaam van het nieuwe spoor zal waar mogelijk op maaiveldniveau worden aangelegd, rekening houdend met een op lange termijn wellicht noodzakelijk 2^e spoor.
- De stamlijn in het Sloegebied zal tussen het emplacement Sloe en de aantakking van het nieuwe spoor worden verdubbeld en het emplacement zal op deze nieuwe situatie worden aangepast.
- Een gedeelte van het emplacement, de verdubbelde stamlijn in het Sloegebied alsmede het nieuwe spoor zal worden voorzien van elektrische bovenleiding.
- Er komen geluidschermen langs het spoor bij Lewedorp en Eindewege, e.e.a. op basis van het in de Trajectnota opgenomen schermenvoorstel.
- De bestaande Sloelijn zal worden afgebroken. Wat er met de vrijkomende grond gaat gebeuren zal in de fase van de uitwerking van het tracé tot OTB onderwerp van overleg zijn met daarbij mogelijk betrokken partijen.

6.2. Het aandachtsgebied

Met betrekking tot het aandachtsgebied is geconstateerd dat het geluid als gevolg van het groeiend aantal goederentreinen op diverse locaties zal toenemen. Er zal een voorstel gemaakt worden voor geluidbeperkende maatregelen welke wordt uitgewerkt in een planbeschrijving die bij het Ontwerp-Tracébesluit voor de Sloelijn zal worden uitgebracht.

6.3. Overige maatregelen

bronbeleid geluid

In het kader van de reguliere uitwerking van deze standpuntbepaling tot een Ontwerp-Tracébesluit zal worden gezien hoe, binnen de financiële kaders van het MIT, de vormgeving van het tracé verder kan worden geoptimaliseerd. Ook zal worden gezien welke aanvullende mitigerende en/of compenserende maatregelen, waaronder de toepassing van geluidsarm 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 geluidsarm 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 gezien 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.

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 Sloelijn 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.

6.4. Lokale studies

Met betrekking tot de externe veiligheid in het aandachtsgebied kan worden geconcludeerd dat noch een keuze voor een bepaald alternatief in het studiegebied, noch de verwachte toename van het aantal goederentreinen invloed op de situatie hebben. Ook in de huidige situatie is er sprake van een overschrijding van de oriënterende waarde voor het groepsrisico. Een dergelijke overschrijding vindt op meer plaatsen in het land plaats. Met betrekking tot het saneren hiervan is het wachten op het in ontwikkeling zijnde beleid. Rijkswaterstaat directie Zeeland is, vooruitlopend daarop, in samenwerking met enkele betrokken regionale partijen gestart met een studie naar de mogelijkheden om het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst

via ondergrondse pijpleidingen te doen plaatsvinden. Dit zou een oplossing kunnen betekenen voor de externe veiligheidsproblematiek in o.m. Goes.

Uit de studie blijkt een toename in de sluitingstijd per etmaal voor overwegen van 76 naar 130 minuten gemiddeld per etmaal. Dat is, gedeeld door de 18 uur waarin het grootste deel van de personen- en goederentreinen rijden, gemiddeld 7,2 minuten per uur. Hoewel er elders in Nederland tal van situaties zijn waar sprake is van langere sluitingstijden per etmaal in relatie tot vergelijkbare of grotere verkeersstromen, is niet uitgesloten dat met name in Goes in de spitsuren congestie kan ontstaan. De gemeente Goes is een onderzoek gestart om inzicht te verkrijgen in de gevolgen van een toename van het aantal (goederen)treinen op de verkeersstromen in en om de stad. Als oplossende maatregel kan worden gedacht aan het saneren van overwegen en/of het vervangen daarvan door ongelijkvloerse kruisingen. In het kader van het programma voor het verbeteren van de veiligheid van overwegen kan hiervoor subsidie beschikbaar worden gesteld.

7. De verdere procedure

Het in dit standpunt gekozen tracé zal worden uitgewerkt tot Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Het OTB zal ter visie worden gelegd en er is inspraak op mogelijk. Daarna zal, op basis van het OTB en de (inspraak)reacties een definitief Tracébesluit vastgesteld worden. Naar verwachting zal dit medio 2003 kunnen geschieden. Op basis van het Tracébesluit kunnen de benodigde vergunningen voor de bouw afgegeven worden. Tegen het Tracébesluit kan beroep worden aangetekend bij de Raad van State. In 2004 kan met de bouw worden gestart. Met een verwachte bouwtijd van 2 jaar zou in 2006 de geoptimaliseerde railverbinding naar de Sloe in bedrijf kunnen worden gesteld.

--/--

Overeenkomst tussen
de Minister van Verkeer en Waterstaat
Zeeland Seaports
en
de NV Westerscheldetunnel

inzake
de realisatie en financiering
van het project
“optimalisatie railontsluiting sloe”

De Minister van Verkeer en Waterstaat, Zeeland Seaports en de NV Westerscheldetunnel;

Overwegende, dat

gezien de volgende achtergronden:

- het Sloegebied, het haven- en industriegebied Vlissingen-oost, wordt per rail ontsloten via de Sloelijn. Deze spoorlijn, waarover alleen goederentreinen rijden, vormt de verbinding met de Zeeuwse Lijn, de spoorlijn Middelburg – Goes;
- deze spoorontsluiting van het Sloegebied is niet optimaal. De enkelsporige verbinding is niet geëlectriceerd, voert langs de woonkern Heinkenszand, en bevat een grote hoeveelheid gelijkvloerse overgangen, waarvan een deel niet is beveiligd;
- volgens de prognoses zullen in de toekomst veel meer treinen over de Sloelijn gaan rijden dan in de huidige situatie het geval is;
- in de Trajectnota/MER “optimalisatie railontsluiting Sloe”, uitgebracht op 9 mei 2001, wordt een aantal alternatieven voor de huidige Sloelijn met elkaar vergeleken. Het 0+-alternatief bevat een verbetering van de bestaande Sloelijn; alternatief 1 behelst een gedeeltelijk nieuwe lijn langs de Sloeweg, en alternatief 2 houdt in realisatie van een nieuwe lijn ten westen van Lewedorp en verdubbeling van de stamlijn;
- ten behoeve van de aansluiting van de Westerscheldetunnel, welke in 2003 geopend zal worden voor verkeer, zal aan de noordzijde van deze tunnel een verbinding met de Sloeweg (N 254) gemaakt moeten worden. De Sloeweg vormt onder meer de verbinding tussen de tunnel en de A58;
- de onder het vorige bolletje bedoelde aansluiting kruist thans gelijkvloers de spoorweg 's-Heer Arendskerke-Nieuwdorp (de huidige Sloelijn) bij km 13.3893. De NV Westerscheldetunnel heeft zich bij overeenkomst met NS-RIB BV verplicht om deze kruising voor rekening en risico van de NV Westerscheldetunnel ongelijkvloers uit te voeren indien vóór 31 december 2007 de spoorweg 's-Heer Arendskerke – Nieuwdorp niet buiten gebruik is gesteld;

de minister van Verkeer en Waterstaat conform de Tracéwet, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, een keuze zal maken uit de in de Trajectnota/MER Sloelijn beschreven alternatieven en deze zal uitwerken tot een Ontwerp-Tracébesluit. De concept-standpuntbepaling ligt momenteel ter goedkeuring voor aan de Ministerraad;

op grond van de optredende omgevingshinder, het oplossend vermogen gerelateerd aan de diverse wettelijke kaders en de beschikbare financiële middelen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), een keuze voor het 0+-alternatief voor de minister van V&W een alleszins verdedigbare keuze zou zijn;

op initiatief van Zeeland Seaports is uitgezocht of er besparingsmogelijkheden te vinden zijn in het ontwerp van alternatief 2 zoals die is opgenomen in de Trajectnota/MER; het verlagen van de ontwerpsnelheid van 80 km/u naar 40 km/u heeft weinig gevolgen voor de

functionaliteit van de Sloelijn en levert een wezenlijke besparing op de projectkosten op;

Zeeland Seaports aangegeven heeft voorstander te zijn van realisatie van alternatief 2 vanwege de toekomstwaarde, de mogelijkheid om het westelijke deel van het Sloegebied rechtstreeks te ontsluiten, de gebruiksmogelijkheden van het emplacement, de hinderbeperking en het opheffen van de overwegen;

De NV Westerscheldetunnel aangegeven heeft voorstander te zijn van alternatief 2, omdat de aansluiting van de tunnel op de Sloeweg bij uitvoering van dit alternatief eenvoudiger (op maaiveld) en minder kostbaar gerealiseerd kan worden; Daarbij kan zo in de toekomst de aansluitweg naar de tunnel makkelijker verbreed worden;

Komen hierbij het volgende overeen:

Artikel 1

In deze overeenkomst wordt verstaan onder:

- Partijen: de Minister van Verkeer en Waterstaat, Zeeland Seaports en de NV Westerscheldetunnel.
- Alternatief 2: een alternatief inzake het project "optimalisatie railontsluiting Sloe", bestaande uit verdubbeling van de stamlijn in het Sloegebied alsmede een nieuw tracé ten westen van Lewedorp tussen de stamlijn en de spoorlijn Middelburg – Goes, zoals ook beschreven in de Trajectnota/MER "Optimalisatie Railontsluiting Sloe".

Artikel 2

Indien bij de Ministerraad inzake het project "optimalisatie railontsluiting Sloe" als standpunt wordt gekozen voor het in artikel 1 genoemde alternatief 2, zal de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, dit standpunt, inhoudende realisatie van alternatief 2, zodanig uitwerken dat bedoelde realisatie in de periode 2003-2006 mogelijk is;

Artikel 3

1. Indien als omschreven in artikel 2, wordt gekozen voor het in artikel 1 genoemde alternatief 2, door de Ministerraad, stelt Zeeland Seaports een bedrag van € 2.275.604,= en de NV Westerscheldetunnel een bedrag van € 9.075.604,= beschikbaar aan de Minister van Verkeer en Waterstaat voor de in artikel 2 genoemde realisatie.
2. Deze bedragen betreffen prijspeil 2001. Zij worden jaarlijks bijgesteld op basis van de index bruto overheidsinvesteringen. Deze index wordt door het CPB gepubliceerd en wordt door V&W ook gehanteerd bij de indexering van de investeringsramingen.
3. De bijdragen van Zeeland Seaports en de NV Westerscheldetunnel worden in drie tranches aan V&W overgemaakt. Deze tranches zijn gerelateerd aan de voortgang van de uitvoeringswerkzaamheden. Bij de eerste betaling voor de uitvoering van alternatief 2 door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (gepland 2003/2004) betalen Zeeland Seaports en de NV Westerscheldetunnel ieder 15% van de in lid 1 genoemde beschikbaar gestelde bedragen aan de Minister van Verkeer en Waterstaat; na betaling door Verkeer en Waterstaat van de

helft van de bouwkosten (gepland 2005) betalen ZSP en de NV WST 60%, en nadat 90% van de bouwkosten door V&W betaald zijn (gepland 2006) betalen ZSP en de NV WST de resterende 25%.

4. Ten behoeve van de in lid 3 genoemde betaling stuurt de Minister van Verkeer en Waterstaat aan Zeeland Seaports en de NV Westerscheldetunnel, bij het bereiken van de in lid 3 genoemde momenten, een factuur, waarop tenminste vermeld wordt het factuurbedrag, de betalingstermijn en het rekeningnummer.

Artikel 4

1. Onvoorziene omstandigheden welke van dien aard zijn dat de ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet kan worden verlangd, kunnen voor de partij die zich op die omstandigheden beroept aanleiding geven zich te wenden tot de rechter met het verzoek om de gevolgen van deze overeenkomst te wijzigingen of deze te ontbinden.
2. Alvorens zich tot de rechter te wenden nodigt de in het vorige lid bedoelde partij de andere partijen uit om met haar in overleg te treden over een oplossing van de gerezen problemen. Leidt dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming dan kan de in het eerste lid bedoelde partij zich alsnog tot de rechter wenden.
3. Partijen onderkennen de mogelijkheid dat zich omstandigheden voordoen die weliswaar de essentialia van de overeenkomst betreffen en uit dien hoofde tot ontbinding van deze overeenkomst zouden kunnen leiden, doch die partijen ertoe nopen ter uitvoering van deze overeenkomst nadere afspraken met elkaar te maken. Zij verbinden zich alsdan op constructieve wijze met elkaar te overleggen en voorts al het mogelijke te doen ter verzekering van de richtige nakoming van deze overeenkomst.
4. Indien het in het tweede en/of derde lid bedoelde overleg tot overeenstemming leidt zal herziening, wijziging of aanvulling van de overeenkomst worden vastgelegd in een nader te sluiten wijzigings- c.q. aanvullende overeenkomst.

Artikel 5

Indien deze overeenkomst op grond van het bepaalde in artikel 4 wordt gewijzigd of (gedeeltelijk) ontbonden, zal de partij op wiens initiatief de wijziging of (gedeeltelijke) ontbinding plaatsvindt, uitsluitend gehouden zijn om aan de wederpartij(en) de kosten te vergoeden die deze noodzakelijkerwijs en redelijkerwijs heeft moeten maken voor uitbesteding van werkzaamheden, ten behoeve van de nakoming van afspraken die in deze overeenkomst zijn gemaakt, met uitzondering van de eigen personeelslasten en apparaatskosten.

Artikel 6

1. Op deze overeenkomst is het Nederlandse recht van toepassing.
2. Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst, dan wel nadere overeenkomsten die daarvan het gevolg mochten zijn, zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter te Den Haag.
3. Er is sprake van een geschil zodra één der partijen dit schriftelijk aan de andere partijen meldt. Partijen dienen hierop in overleg met elkaar te treden teneinde te bezien of in der

minne een oplossing voor dit geschil kan worden gevonden.

Artikel 7

1. Na ondertekening door alle partijen, treedt deze overeenkomst in werking op de dag wanneer en indien door de Ministerraad is gekozen voor alternatief 2, genoemd in artikel 1.
2. Deze overeenkomst is gesloten voor de duur van de bouw van de Sloelijn en eindigt op het moment van in dienststelling van de Sloelijn.
3. Partijen kunnen uiterlijk drie maanden voor het verstrijken van de in het tweede lid genoemde beëindigingsdatum van de overeenkomst met elkaar in overleg treden over het verlengen van de looptijd van de overeenkomst.
4. Rechtsgevolgen welke voortvloeien uit deze overeenkomst en die naar hun aard geacht worden door te werken of eventueel ontstaan na de beëindiging van deze overeenkomst, worden afgehandeld overeenkomstig het bepaalde in deze overeenkomst.
5. Indien op een bepaald moment blijkt dat de oplevering van de in artikel 2 bedoelde realisatie niet vóór 31 december 2007 plaats kan vinden, en de NV Westerscheldetunnel lijdt uit dat gegeven aantoonbare schade, dan zal de Minister van Verkeer en Waterstaat in overleg treden met de NV Westerscheldetunnel en Railinfrabeheer. De NV Westerscheldetunnel dient al het redelijke te doen om deze schade zoveel mogelijk te voorkomen dan wel te beperken.

Artikel 8

1. Deze overeenkomst treedt in de plaats van de ten aanzien van het project "optimalisatie railontsluiting Sloe" tussen partijen vóór de inwerkingtreding van deze overeenkomst gemaakte afspraken, hoe dan ook genaamd.
2. Indien bepalingen uit deze overeenkomst afwijken van of strijdig zijn met eerder ten aanzien van het project tussen de partijen gemaakte afspraken, hoe ook genaamd, gelden de bepalingen uit deze overeenkomst.

De Overeenkomst tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat,

Zeeland Seaports

en

de NV Westerscheldetunnel

inzake de realisatie en financiering van het project “optimalisatie railontsluiting sloe”

aldus in drievoud opgemaakt en ondertekend op 9 april 2002 te Middelburg,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,

T. Netelenbos.

De Voorzitter van Zeeland Seaports,

D. Bruinooge.

De Directeur NV Westerscheldetunnel,

M. Buis.