

Tracébesluit Hanzelijn

Bepalingen



Inleiding

In dit document worden de bepalingen weergegeven voor de Hanzelijn. De bepalingen zijn de juridische voorschriften waarmee het tracé van de Hanzelijn, inclusief de bijkomende voorzieningen en de te nemen maatregelen worden ingekaderd en vastgelegd. Deze bepalingen hebben betrekking op het gehele tracé van de Hanzelijn, de bijbehorende (tijdelijke) voorzieningen en de te nemen maatregelen. De bepalingen zijn onderverdeeld in:

- Inleidende bepalingen (hoofdstuk 1). In dit hoofdstuk worden de gebruikte termen, maten en afmetingen gedefinieerd ten behoeve van een eenduidige interpretatie.
- Tracébepalingen (hoofdstuk 2). In dit hoofdstuk wordt in een kernbepaling het project Hanzelijn afgebakend en wordt ingegaan op de bepalingen voor de spoorwegwerken en de bepalingen voor de aanlegfase.
- Maatregelen (hoofdstuk 3). In dit hoofdstuk vindt afbakening plaats van de maatregelen die in het project Hanzelijn zijn voorzien.
- Bepalingen omtrent financiële schaderegeling (hoofdstuk 4).
- Slotbepalingen (hoofdstuk 5).

1

Inleidende bepalingen

Artikel 1: Begripsbepalingen

In dit besluit wordt verstaan onder:

Aanlegfase

De tijdsperiode waarin de bouw van de spoorlijn en de bijbehorende voorzieningen plaatsvindt.

Aansluiting

Daar waar twee spoorlijnen samenkomen.

Bebouwingsvlak

De op de detailkaart aangegeven locatie waarbinnen een bouwwerk wordt opgericht.

Beschermingszone tunnel Drontermeer

De op de detailkaarten met de nummers 34 en 35 aangegeven zone in het Drontermeer boven en in de directe omgeving van de spoortunnel, waarbinnen met het oog op de veiligheid en het waarborgen van het ononderbroken gebruik van de spoortunnel beperkingen gelden voor het uitvoeren van werkzaamheden anders dan normaal onderhoud.

Bouwwerk

Gebouwen, kunstwerken en elke andere constructie van enige omvang die hetzij direct hetzij indirect met de grond verbonden zijn, vliesconstructies daaronder niet begrepen.

Bouwzone

De op de detailkaarten aangeduide gebieden, die tijdelijk nodig zijn voor de aanleg van de spoorlijn.

Bovenkant spoorstaaf (BS)

De hoogte van de bovenkant van de laagste spoorstaaf.

Detailkaart

De bij dit besluit behorende kaart met een schaal van 1:2.500, waarop het ruimtebeslag van de Hanzelijn met bijkomende voorzieningen, inclusief de te nemen maatregelen staat weergegeven.

Doorgangshoogte

Ruimte die in de hoogte beschikbaar is bij het passeren van een kunstwerk.

Doorgangsbreedte

Ruimte die in de breedte beschikbaar is bij het passeren van een kunstwerk.

Dwarsprofiel

Afbeelding van een doorsnede loodrecht op de lengterichting van het spoor of een weg, opgenomen op de detailkaarten.

Elektrotechnische systemen (ETS)

Het geheel aan technische voorzieningen dat zorg draagt voor de energievoorziening van de spoorlijn, de beheersing en beveiliging van het treinverkeer en de benodigde telecommunicatie.

Flevolijn

De bestaande spoorlijn van Weesp via Almere naar Lelystad.

Gebruiksfase

Tijdsperiode waarin de spoorlijn in gebruik is, direct volgend op de aanlegfase.

Goederenwachtsporen

Netwerk van sporen met bijbehorende spoorwegwerken ten behoeve van het laten wachten van treinen om gepasseerd te kunnen worden door andere treinen.

Gooilijn

De bestaande spoorlijn van Weesp via Hilversum naar Utrecht.

Hanzelijn

De nieuwe spoorlijn tussen Lelystad en Zwolle.

Kunstwerk

Constructie in weg, water of spoorlijn zoals viaducten, onderdoorgangen, duikers, bruggen en tunnels (vliesconstructies daaronder niet begrepen).

Lengteprofiel

Op de overzichtskaarten opgenomen weergave van de hoogteligging van de sporen.

Maatregelen

Werken en voorzieningen van infrastructurele, waterhuishoudkundige, landschappelijke, landbouwkundige, ecologische of andere aard die worden gerealiseerd ten einde nadelige gevolgen van de aanleg van de spoorlijn voor de omgeving te verminderen of te voorkomen.

Maatregelvlak

De op de detailkaarten als zodanig aangeduide gronden waar maatregelen worden getroffen.

N.A.P.

Normaal Amsterdams Peil.

Overzichtskaat

De bij dit besluit behorende kaarten met een schaal van 1:20.000, waarop de kaartbladindeling van de detailkaarten en de lengteprofielen is opgenomen.

Spoorwegwerken

De in de gebruiksfase ten behoeve van de spoorlijn noodzakelijke bouwwerken en voorzieningen, waaronder aardebannen, spoorstaven, dwarsliggers, ballastbed, bovenleidingen met draagconstructies, kunstwerken, afwateringssloten, paden ten behoeve van onderhoud en bereikbaarheid voor hulpdiensten alsmede elektrotechnische systemen voor onder andere energievoorziening, beveiliging en telecommunicatie.

Spoorlijn

Spoorverbinding tussen steden, regio's en landsdelen.

Spoorviaduct

Bouwwerk gelegen in de spoorzone waardoor de trein ongelijkvloers over weg, water of een andere spoorverbinding kan rijden.

Spoorzone

De op de detailkaarten aangeduide gronden waarop de spoorwegwerken en maatregelen, voorzover niet aangegeven in de maatregelvlakken, worden gerealiseerd.

Station

Alle voorzieningen die het mogelijk maken dat reizigers gebruik kunnen maken van de trein. Deze voorzieningen bestaan uit toegangen, perrons, sporen, wachtruimten, service en verkoopvoorzieningen en fietsenstallingen en andere voor dit doel gebruikte bouwwerken.

Tijdelijke maatregelen

Alle alleen in de aanlegfase benodigde bouwwerken en voorzieningen waaronder bouwdokken, werk- en montageterreinen, opslagruimten, bouwketen, depots, bouwwegen, persleidingen en wegomleggingen.

Tracébesluit Hanzelijn

Het Tracébesluit Hanzelijn bestaat uit het Tracébesluit Hanzelijn; exclusief WOTB Hanzelijn Hatterm – Zwolle december 2003 en de Aanvulling Tracébesluit Hanzelijn; Rijksweg A28 – IJsselbrug, omgeving Willemsvaart Zwolle.

Tracéwet

De Tracéwet van 16 september 1993, laatstelijk gewijzigd 1 juli 2002, Staatsblad 2002, 244.

Veluwelijn

De bestaande spoorlijn van Amersfoort naar Zwolle.

Verkeersviaduct

Bouwwerk gelegen in het maatregelvlak wegen waardoor wegverkeer ongelijkvloers over water of een spoorlijn kan rijden.

Vliesconstructie

Constructie, in hoofdzaak bestaand uit een met een zandpakket afgedekte kunststoffolie, in het bijzonder ter vervanging van bouwkundige constructies, die het mogelijk maken dat werken beneden de plaatselijke grondwaterstand worden uitgevoerd.

Artikel 2: Wijze van meten

1. Alle afmetingen in dit besluit zijn uitgedrukt in meters (m), tenzij anders aangegeven.
2. De aangegeven hoogtes in dit besluit zijn aangegeven ten opzichte van N.A.P., tenzij anders aangegeven.
3. De hoogte van de geluidschermen wordt gemeten en weergegeven ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf.
4. Bij het bepalen van de hoogte van de kunstwerken blijven op het kunstwerk aangebrachte voorzieningen zoals geluidschermen, draagconstructies voor de bovenleiding, hekwerken en daarmee vergelijkbare constructies buiten beschouwing. Voor het bepalen van de hoogte van een bouwwerk is het hoogste punt van de constructie van het betreffende bouwwerk maatgevend. Luchtkokers, antennes, hekwerken en hiermee vergelijkbare constructies blijven bij de bepaling van de hoogte buiten beschouwing.
5. De breedte van waterlopen wordt gemeten ten opzichte van het laagste waterpeil. De breedte van een weg wordt gemeten tussen de buitenzijden van de verharding.

Artikel 3: Afwijkingen in ontwerp en plaatsbepaling

1. In het Tracébesluit Hanzelijn is het ontwerp van de spoorlijn en de daarmee samenhangende maatregelen vastgelegd. Hierbij geldt dat indien de verdere technische uitwerking dat vereist of het beschikbaar komen van innovatieve uitvoeringswijzen en/of kostenbesparende bouwmethodes dat wenselijk maakt, het weergegeven ontwerp - zolang het binnen de daartoe aangegeven spoorzone, bouwzone of maatregelvlakken blijft - kan worden gewijzigd. Uitgangspunt daarbij is dat uit dergelijke wijzigingen geen negatieve gevolgen voortvloeien voor de omgeving.
2. Op de detailkaarten zijn binnen de spoorzone indicatief sporen opgenomen. Van deze ligging mag worden afgeweken indien dit binnen de spoorzone plaatsvindt en dit geen consequenties heeft voor de vastgestelde hogere waarden en de voorkeursgrenswaarde zoals aangegeven in artikel 13.
3. De maximale afwijking van het ontwerp van de spoorlijn en de daarmee samenhangende maatregelen bedraagt maximaal 2 meter aan weerszijden, mits deze afwijking binnen de grenzen blijft van de spoorzone, bouwzone en maatregelvlakken zoals deze zijn aangegeven op de detailkaarten behorend bij het Tracébesluit Hanzelijn. Van deze mogelijkheid wordt boven-

dien slechts gebruik gemaakt indien dit geen consequenties heeft voor de vastgestelde hogere waarden en de voorkeurswaarde zoals aangegeven in artikel 13.

4. De maximale afwijking van de op de detailkaarten weergegeven hoogte Bovenkant Spoorstaaf bedraagt 0,5 meter omhoog of omlaag. Van deze mogelijkheid wordt bovendien slechts gebruik gemaakt indien dit geen consequenties heeft voor de vastgestelde hogere waarden en de voorkeurswaarde zoals aangegeven in artikel 13. Indien sprake is van kruisingen met wegen en watergangen die breder zijn dan 15 meter of er sprake is van archeologische vindplaatsen, dan is een grotere afwijking toegestaan. De mate van afwijking wordt in deze gevallen begrensd door hetgeen bepaald wordt in artikel 7, derde dan wel vierde lid.
5. Het is toegestaan dat het station Kampen Zuid uit overwegingen van stedenbouwkundige en/of verkeerskundige aard maximaal 150 meter in oostelijke richting kan verschuiven binnen het op de detailkaarten aangegeven bebouwingsvlak station. Van deze mogelijkheid wordt bovendien slechts gebruik gemaakt indien dit geen consequenties heeft voor de vastgestelde hogere waarden en de voorkeurswaarde zoals aangegeven in artikel 13.
6. De betreffende gemeenten dienen, overeenkomstig het Tracébesluit Hanzelijn, met bovenstaande bepalingen rekening te houden bij hun vaststelling of herziening van het bestemmingsplan, bijvoorbeeld door middel van het opnemen van wijzigingsbevoegdheden in het bestemmingsplan.

2

Kernbepalingen

2.1 Kernbepalingen

Artikel 4: De spoorlijn Lelystad – Zwolle (Hanzelijn)

1. Overeenkomstig de in het Tracébesluit Hanzelijn opgenomen bepalingen wordt tussen Lelystad en Zwolle een nieuwe spoorlijn aangelegd die geschikt is voor zowel reizigers- als goederenvervoer. Hiertoe wordt ook een deel van het bestaande spoor nabij Lelystad en het spoor tussen Hattem en Zwolle aangepast.
2. Het Tracébesluit Hanzelijn heeft betrekking op de spoorlijn vanaf Flevolijn km 38.25 ten zuiden van station Lelystad, exclusief de aftakking naar Lelystad opstel terrein, tot aan de aansluiting op het bestaande spoor in Hattem (Veluwelijn km 83.02) en Zwolle (Hanzelijn km 48.76 en Veluwelijn km 2.23). De ligging van de spoorlijn en de daarmee verband houdende maatregelen is op de overzichtskaarten en de detailkaarten aangegeven.
3. De aansluiting van de Veluwelijn op de nieuwe spoorlijn, zoals aangegeven op de overzichts- en detailkaarten, maakt onderdeel uit van het Tracébesluit Hanzelijn.
4. Bij de aanleg van deze spoorlijn behoort de aanpassing van station Lelystad en het realiseren van twee nieuwe stations, te weten station Dronten en station Kampen Zuid.
5. Bij de aanleg van deze spoorlijn behoort het realiseren van goederenwachtersporen tussen km 8.4 en km 9.5.

2.2 Spoorwegwerken

Artikel 5: Plaats spoorwegwerken

1. Spoorwegwerken worden uitsluitend gerealiseerd binnen de spoorzone.
2. Kunstwerken worden gebouwd binnen het daarvoor op de detailkaarten aangeduide bebouwingsvlak.
3. Elektrotechnische systemen worden gerealiseerd binnen de spoorzone. Op de detailkaarten zijn deze aangegeven met de aanduiding "ETS".

Artikel 6: Aantal sporen en horizontale ligging

1. De spoorlijn bestaat uit twee sporen. Ter plaatse van de goederenwachtersporen in Lelystad, het station in Dronten en de aansluiting met de Veluwelijn bestaat de spoorlijn uit meer dan twee sporen zoals aangegeven op de detailkaarten.
2. Op de detailkaarten zijn goederenwachtersporen aangegeven. Op de op de detailkaarten aangegeven plaats en lengte wordt aan iedere zijde van de doorgaande sporen een goederenwachterspoor gerealiseerd.
3. Het ruimtebeslag van de spoorzone voor de Hanzelijn is als "Spoorzone" opgenomen op de detailkaarten.

Artikel 7: Verticale ligging sporen

1. De spoorlijn wordt gerealiseerd overeenkomstig het lengteprofiel dat is opgenomen op de overzichtskaarten, met dien verstande dat afwijking van het profiel overeenkomstig het bepaalde in de leden 2, 3 en 4 van dit artikel is toegestaan.
2. De maximale afwijking tussen Bovenkant Spoorstaaf en de in het lengteprofiel aangegeven hoogtemaat voor Bovenkant Spoorstaaf bedraagt respectievelijk 0,5 meter in bovenwaartse richting en 0,5 meter in benedenwaartse richting.
3. Ter plaatse van kruisingen met wegen en watergangen die breder zijn dan 15 meter en op spoorviaducten bedraagt deze afwijking maximaal 1,5 meter in bovenwaartse richting en 0,5 meter in benedenwaartse richting (ten opzichte van Bovenkant Spoorstaaf). Van deze mogelijkheid wordt bovendien slechts gebruik gemaakt indien dit geen consequenties heeft voor de vastgestelde hogere waarden en de voorkeurswaarde zoals aangegeven in artikel 13.
4. Om archeologische vindplaatsen te ontzien kan, indien noodzakelijk, Bovenkant Spoorstaaf tot maximaal 1,2 meter hoger worden gesitueerd dan ter plaatse in het lengteprofiel is weergegeven. Van deze mogelijkheid wordt bovendien slechts gebruik gemaakt indien dit geen consequenties heeft voor de vastgestelde hogere waarden en de voorkeurswaarde zoals aangegeven in artikel 13.

Artikel 8: Hoogte bouw- en kunstwerken

1. De maximale hoogte van de spoorwegwerken komt overeen met het aantal meters dat in de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" in de tabellen 2.2 en 3.3 en de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle" in de tabellen 2.2, 4.2 en 5.2 is opgenomen (ten opzichte van N.A.P.).
2. Bouwwerken die tot de spoorwegwerken behoren en niet op de detailkaarten zijn aangegeven of in de tabellen in de Algemene Toelichting worden genoemd, hebben een maximale hoogte van 4 meter, vanaf de voet gemeten, exclusief constructies zoals antennes. De hoogte van de dienstgebouwen ten behoeve van de tunnel Drontermeer bedraagt 5 meter + N.A.P. aan de zijde Dronten respectievelijk 7 meter + N.A.P. aan de zijde Kampen. Voor bouwwerken die tot de spoorwegwerken behoren en niet op de detailkaarten zijn aangegeven of in de tabellen in de Algemene Toelichting zijn genoemd, met een grondopper-

vlak van niet meer dan 6 m² bedraagt de maximale hoogte, vanaf de voet gemeten, 12 meter.

3. De maximale hoogte van de draagconstructies voor de bovenleiding bedraagt 15 meter ten opzichte van de Bovenkant Spoorstaaf.
4. De maximale hoogte van bouwwerken voor het onderbrengen van de voorzieningen ten behoeve van de op de detailkaarten met "ETS" aangeduide elektrotechnische systemen bedraagt, vanaf de voet gemeten, 5 meter, tenzij dit in de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" in de paragraaf 2.3.1 en tabel 3.1 en "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle" in paragrafen 2.3.1 en 4.3.1 aangegeven onderstations betreft; deze zijn maximaal 8 meter hoog.
5. De maximale hoogte van de brug over de IJssel bedraagt 35 meter ten opzichte van Bovenkant Spoor.
6. De maximale hoogte van het spoorviaduct ter plaatse van de kruising met N50 bedraagt 4,5 meter gerekend vanaf de onderzijde van de overspanning in het spoorviaduct.

Artikel 9: Stations

1. Het Tracébesluit Hanzelijn omvat mede de aanpassing van station Lelystad en de realisatie van twee nieuwe stations, te weten station Dronten en station Kampen Zuid.
2. Het ruimtebeslag van de in het eerste lid genoemde stations die onderdeel uitmaken van het Tracébesluit Hanzelijn is als "Station" weergegeven op de detailkaarten.

2.3 Bepalingen voor de aanlegfase

Artikel 10: Tijdelijke maatregelen

1. Tijdelijke maatregelen worden uitgevoerd binnen de op de detailkaarten weergegeven spoorzone, bouwzones of binnen het maatregelvlak wegen.
2. De op de detailkaarten aangeduide "bouwzones later in te richten als maatregelvlak natuur en landschap" worden in de aanlegfase van de spoorlijn gebruikt voor de aanleg van de spoorlijn en vervolgens benut als maatregelvlak voor natuur en landschap.

3

Maatregelen

Artikel 11: Plaats maatregelen

1. Maatregelen worden gerealiseerd binnen de spoorzone, binnen de bouwzone of binnen de maatregelvlakken. Waar dat in de navolgende bepalingen is aangegeven, worden maatregelen gerealiseerd buiten de spoorzone, bouwzone of maatregelvlakken.

Artikel 12: Infrastructurele maatregelen

Wegen en kunstwerken

1. Infrastructurele maatregelen (tijdelijke en definitieve) ten behoeve van aanpassingen of aanleg van wegen, kunstwerken of bouwwerken worden genomen met het oog op hetzij de instandhouding van bestaande verkeersverbindingen, hetzij verkeersveiligheid, hetzij de vermindering van ecologische, waterhuishoudkundige, landbouwkundige of sociale gevolgen als gevolg van de aanleg van de spoorlijn.
2. Maatregelen ten aanzien van het aanpassen van wegen worden gerealiseerd binnen de op de detailkaarten weergegeven spoorzone, bouwzone of het maatregelvlak wegen.
3. De op de detailkaarten aangeduide kunstwerken zijn in de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" opgenomen in de tabellen 2.2 en 3.3 en in de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattum en Zwolle" opgenomen in de tabellen 2.2, 4.2 en 5.2. In deze tabellen staat aangegeven met welke doorgangsbreedte, doorgangshoogte en maximale constructiehoogte het kunstwerk wordt aangelegd.
4. Tijdens de bouw van kunstwerken worden ten behoeve van veiligheid en doorstroming van wegverkeer tijdelijke maatregelen getroffen

onder meer in de vorm van tijdelijke wegomleggingen of omleidingen.

Waterhuishouding

5. Indien voor de aanleg van de spoorlijn watergangen tijdelijk of blijvend worden gedempt of doorsneden, worden maatregelen getroffen ten behoeve van een doelmatige waterhuishoudkundige situatie.
6. Aanpassingen aan waterkeringen zijn op de detailkaarten aangegeven met de aanduiding "waterkering".
7. Indien blijvende maatregelen worden genomen op waterhuishoudkundig gebied die ruimtelijke consequenties hebben, zijn deze op de detailkaarten aangegeven als "maatregelvlak waterhuishouding" voor zover hierin niet reeds door aanleg van spoorloten in de spoorzone is voorzien.
8. Benodigde afwateringssloten die binnen de spoorzone of maatregelvlak wegen vallen en geen hoofdwatgang betreffen, zijn niet als maatregelvlak waterhuishouding opgenomen op de detailkaarten. Wijzigingen van hoofdwatgangen zijn door middel van de aanduiding "hoofdwatgang" op de detailkaarten aangegeven.

Kabels en leidingen

9. Binnen de spoorzone, bouwzone en maatregelvlakken gelegen kabels en leidingen worden, indien dit noodzakelijk is ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn, aangepast of verplaatst. Ook buiten deze spoorzone, bouwzone en maatregelvlakken zullen aanpassingen aan kabels en leidingen moeten plaatsvinden. De **exacte** ligging van de kabels en leidingen wordt bepaald in overleg met de leidingbeheerders.

Artikel 13: Akoestische maatregelen

1. De in dit artikel te noemen geluidbelastingen worden bepaald overeenkomstig de voorschriften krachtens de Tracéwet en de Wet geluidhinder.
2. Er worden maatregelen getroffen om te waarborgen dat de geluidbelasting vanwege het gebruik van de spoorlijn op de gevels van woningen, en op de grens van woonwagenterreinen en andere geluidgevoelige terreinen niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) en voor geluidgevoelige gebouwen 55 dB(A). In het geval dat de aanleg van de spoorlijn leidt tot het aanleggen van een nieuwe weg of de aanpassing van een weg worden maatregelen getroffen om te waarborgen dat de geluidbelasting vanwege de aanleg of aanpassing van de weg op de gevels van woningen of andere geluidgevoelige bestemmingen niet meer bedraagt dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).
3. Indien niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarde door middel van bronmaatregelen of overdrachtmaatregelen, zal een hogere waarde vastgesteld worden.
4. De te treffen geluidmaatregelen zijn met de aanduiding "Geluidswerende voorzieningen" op de detailkaarten aangegeven. De hoogte van deze geluidmaatregelen voor het railverkeer is in de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" opgenomen in de tabellen 2.5 en 3.6 en in de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle" opgenomen in de tabellen 2.5, 4.5 en 5.4. Voor het wegverkeer zijn de geluidmaatregelen aangegeven in de tekst van de toelichting.
5. Het besluit tot vaststelling van hogere waarden maakt ingevolge artikel 15 lid 2 Tracéwet onderdeel uit van het Tracébesluit Hanzelijn. Dit geldt voor hogere waarden vanwege de aan te leggen of aan te passen spoorlijn alsmede voor aan te leggen of aan te passen wegen als gevolg van de aanleg of aanpassing van de spoorlijn.
6. De in het Tracébesluit Hanzelijn vast te stellen hogere waarden zijn opgenomen in de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten", in de tabellen 2.6, 2.9, 3.7 en 3.11 in de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle", in de tabellen 2.6, 4.6 en 5.5.
7. Wijzigingen in de hoogteligging, in de verticale ligging van de spoorlijn en andere wijzigingen in het ontwerp zoals toegestaan in dit Tracébesluit, mogen niet leiden tot overschrijding van de voorkeursgrenswaarde noch tot overschrijding van een vastgestelde hogere waarde.

8. Drie jaar voor ingebruikname van de spoorlijn of onderdelen daarvan wordt nagegaan of de inzichten van dat moment omtrent de regelgeving ten aanzien van het gebruik van de spoorlijn en omtrent het beleid om spoorlijn en treinmaterieel stiller te maken leiden tot wijzigingen op het in het Tracébesluit Hanzelijn vastgestelde maatregelenpakket of eventueel vastgestelde hogere waarden. Deze wijzigingen dienen in een procedure volgens de dan geldende regelgeving te worden vastgelegd.

Artikel 14: Ecologische en landschappelijke maatregelen

1. Op gronden die op de detailkaarten staan aangeduid als "Maatregelvlak natuur en landschap" worden ecologische en/of landschappelijke maatregelen getroffen ten behoeve van de inpassing van de spoorlijn.
2. De ecologische maatregelen, zoals bijvoorbeeld viaducten en duikers die geheel of mede ten doel hebben om ecologische verbindingzones in stand te houden, zijn in de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" opgenomen in de tabellen 2.10, 2.11, 3.12 en 3.13. In de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle" zijn de ecologische maatregelen opgenomen in de tabellen 2.9, 2.10, 4.9 en 5.8. De tabellen met ecologische maatregelen maken onderdeel uit van het Tracébesluit Hanzelijn.
3. De op de detailkaarten aangegeven gronden met de aanduiding "bouwzones later in te richten als maatregelvlak natuur en landschap" worden in de aanlegfase van de spoorlijn gebruikt voor tijdelijke maatregelen. Na beëindiging van deze tijdelijke maatregelen worden de gronden landschappelijk en/of ecologisch ingericht.
4. De omvang en de kwaliteit van gebieden waar natuurcompensatie plaatsvindt is opgenomen in de tabel 2.12 en tabel 3.15 in "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" en in tabel 2.12, tabel 4.11 en tabel 5.9 in de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle".
5. De voor natuurcompensatie aan te wenden gronden zijn als zoekgebieden opgenomen in de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" op kaart in bijlage 3 en in de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle" op kaart in bijlage 3.
6. Er geldt een inspanningsverplichting om de natuurcompensatie in het 2e jaar na ingebruikname van de Hanzelijn te realiseren. Indien

voorgaande verplichting op dat moment nog niet geheel is gerealiseerd, zullen de verdere voor compensatie bestemde financiën in een daarvoor op te richten compensatiefonds worden gestort.

Artikel 15: Landbouwkundige maatregelen

Om de nadelen van doorsnijding van landbouwpercelen door de spoorlijn ingevolge het Tracébesluit Hanzelijn zoveel mogelijk te beperken worden maatregelen genomen. Ten behoeve van een doelmatige landbouwkundige verkaveling worden verschuivingen bevorderd in eigendom (of andere zakelijke rechten) of pacht van grond.

Artikel 16: Cultuurhistorie en archeologie

1. Bij de realisering van de spoorlijn zal ten aanzien van archeologische monumentenzorg worden gehandeld conform de Monumentenwet 1988 en geanticipeerd worden op de implementatie van het Verdrag van Valletta. Dit betekent dat maatregelen worden getroffen om archeologische vindplaatsen vooraf op te sporen en vervolgens zoveel mogelijk te beschermen of, indien dit niet mogelijk is, onderzoek ervan mogelijk te maken.
2. Bij de uitvoering van alle archeologische werkzaamheden zal gewerkt worden conform de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie (KNA, 2001).
3. In het geval bemalingen worden uitgevoerd in de nabijheid van te handhaven gebouwen of vindplaatsen, die in het kader van de Monumentenwet 1988 bescherming genieten, worden voorzieningen getroffen ter bescherming van de fundering van deze monumenten en/of van de voorkomende archeologische vondsten en sporen.

Artikel 17: Externe veiligheid

1. Overeenkomstig de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" (Kamerstuk 1995-1996, 24611, nr. 2, Tweede Kamer, verstuurd 15-02-1996) geldt voor het Plaatsgebonden Risico (PR) de grenswaarde van 1×10^{-6} per jaar. Volgens risicoberekeningen ligt de risicocontour van 10^{-6} op 26 meter uit het hart van de tweesporige spoorbaan. Daar waar meer dan 2 sporen liggen, wordt de contour gemeten uit het hart van de 2 buitenste sporen voor zover

deze sporen door goederentreinen worden gebruikt. Binnen de risicocontour van 26 meter zijn geen kwetsbare bestemmingen toegestaan.

2. De Minister van Verkeer en Waterstaat* heeft aangegeven te zullen komen met een systeem voor de Regulering van het Vervoer van Gevaarlijke Stoffen per Spoor (verder RVGS-spoor genoemd). De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft eveneens aangegeven dat de Hanzelijn zal worden ingedeeld in categorie 2a waarbij een veiligheidszone van 30 meter, vanuit het meetpunt, zoals opgenomen in artikel 17.1, wordt gehanteerd. Gegeven de doelstelling van de RVGS-spoor wordt, in aanvulling op de in artikel 17.1 gegeven contour van 26 meter, voor de Hanzelijn uitgegaan van een contour op 30 meter vanaf de genoemde meetpunten. In het gebied dat bepaald wordt door op de detailkaarten aangegeven vrijwaringszone van 30 meter en de spoorbaan zijn geen kwetsbare bestemmingen toegestaan.
3. Overeenkomstig de nota "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen" geldt voor het Groepsrisico (GR) de oriënterende waarde per km route van 10^{-4} per jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-6} voor honderd slachtoffers et cetera. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen aan deze oriënterende waarde te worden getoetst volgens de systematiek die in deze nota is aangegeven.
4. In afwijking van artikel 17.1 en 17.2 geldt dat in Lelystad (langs het gedeelte tussen Flevolijn km 39.5 en Flevolijn km 40.5 van de spoorlijn) het meetpunt voor de 30 meter zone in het hart van de 2 middensporen ligt. Dit zal leiden tot een beperking in het gebruik van de buitenste sporen door treinen met gevaarlijke stoffen, waarbij het PR buiten de hier bedoelde 30 meter zone de normwaarde van 10^{-6} niet zal mogen overschrijden.
5. In afwijking van artikel 17.1 en 17.2 geldt dat in Lelystad (tussen Flevolijn km 39.5 en Flevolijn km 40.5 van de spoorlijn) over de buitenste sporen maximaal 4900 wagens met zeer brandbare vloeistoffen (stofcategorie C3) per jaar mogen worden vervoerd. Indien de jaarprognose meer dan 4900 wagens met zeer brandbare vloeistoffen bedraagt, dient in dat jaar een zodanige verdeling van de wagens met stofcategorie C3 over de sporen plaats te vinden dat de 10^{-6} PR-contour maximaal 22 meter uit het hart van de twee buitenste sporen bedraagt.

* Brief aan Tweede Kamer DGG/IVL-02/003081 d.d. 7 juni 2002, Kamerstuk 2001-2002, 24611, nr.4, Tweede Kamer

6. In afwijking van artikel 17.1 en 17.2 geldt dat in Dronten (tussen km 20.0 en km 21.0 van de spoorlijn) het meetpunt voor de 30 meter zone in het hart van de 2 middensporen ligt, ook op het gedeelte waar 4 sporen liggen. De buitenste sporen mogen om deze reden, behoudens bijzondere omstandigheden, niet gebruikt worden door goederentreinen met gevaarlijke stoffen. Te allen tijde geldt dat het PR buiten de hier bedoelde 30 meter zone de normwaarde van 10^{-6} niet mag overschrijden.

Artikel 18: Te amoveren bouwwerken

1. Bouwwerken die in de spoorzone van de spoorlijn liggen of binnen de maatregelvlakken wegen, waterhuishouding en natuur en landschap moeten worden geamoveerd. Op de detailkaarten zijn deze bouwwerken weergegeven als "Te amoveren bouwwerken". De te amoveren bouwwerken zijn in de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" opgenomen in de tabellen 2.14 en 3.17 en in de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle" in de tabellen 2.14 en 4.13. Deze tabellen maken onderdeel uit van het Tracébesluit Hanzelijn.

Artikel 19: Bodemverontreinigingen

1. Indien er sprake is van een bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming, zal deze worden behandeld met als uitgangspunt de geldende wet- en regelgeving.

Artikel 20: Gronddepots

1. Gronden die worden gebruikt als definitief gronddepot zijn op de detailkaarten aangeduid als "Maatregelvlak gronddepot, tevens landschappelijke inpassing".
2. De maximale hoogte van definitieve gronddepots is aangegeven in de tabellen 2.16 en 3.19 van de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" en in de tabellen 2.16 en 4.15 van de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle".

Artikel 21: Trillingen

1. In het Tracébesluit Hanzelijn is bij het vaststellen van mogelijke trillingshinder als gevolg van de spoorlijn uitgegaan van de streefwaarden zoals deze zijn opgenomen in Richtlijn 2 "Hinder voor personen door trillingen" van de Stichting Bouwresearch (SBR) uit 1993; herzien in 2002 als SBR-richtlijn B alsmede in de SBR-richtlijn C "Storing aan apparatuur". De bouwwerken waarbij de streefwaarden als gevolg van de spoorlijn naar verwachting worden overschreden, zijn in de "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" opgenomen in tabel 3.14 en in de "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattem en Zwolle" opgenomen in de tabellen 2.11 en 4.10.
2. Tot maximaal 5 jaar na ingebruikname van de spoorlijn is het mogelijk om, op verzoek, aan de bouwwerken genoemd in lid 1, te meten of de streefwaarde wordt overschreden.

4

Bepalingen omtrent financiële schaderegeling

Artikel 22: Schaderegeling

1. De Minister van Verkeer en Waterstaat kent de belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van het Tracébesluit Hanzelijn op zijn verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende anderszins verzekerd is. Terzake is de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 van toepassing.
2. Een verzoek om schade kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld.
3. De Minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan dat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Artikel 23: Bestaand gebruik

1. Rechthebbenden worden zo lang in het genot van de onroerende zaak gelaten als redelijkerwijs in het kader van een doelmatige aanleg van het tracé mogelijk is.

5

Slotbepaling

Artikel 24: Citeertitel

1. Dit besluit kan worden aangehaald als **Tracébesluit Hanzelijn**.

Zoals expliciet in het Standpunt is aangegeven zal bij het ijkmoment worden bezien in hoeverre de voortgang van het bronbeleid (stillere treinen), danwel de mogelijkheden, onder meer in de nieuwe spoorwegwet, van het weren van lawaaiig materieel in de avond en/of nacht, aanleiding geeft om de vastgestelde hoogte van de te bouwen geluidsschermen te verlagen.

Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid (MIG)

De Modernisering Instrumentarium Geluidsbeleid (MIG) zal niet in werking treden voor het van kracht worden van het Tracébesluit Hanzelijn. Daarom kan geen rekening gehouden worden met MIG.

4.5 Externe veiligheid

De Hanzelijn zal gebruikt gaan worden door reizigers- en goederentreinen. Een deel van het goederenvervoer zal bestaan uit vervoer van gevaarlijke stoffen. Incidenten met dit vervoer kunnen gevolgen hebben voor de directe omgeving van het spoor. Onder de benaming "externe veiligheid" wordt ingegaan op de normen voor het beheersen van de gevolgen van incidenten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daartoe komen eveneens risicoanalyses en maatregelen aan de orde. Maatregelen kunnen betrekking hebben op het vervoer zelf, op ruimtelijke beperkingen in de omgeving van de spoorbaan en op calamiteitenplannen.

Risicoanalyses dienen mede om de knelpunten van het goederenvervoer van gevaarlijke stoffen voor de omgeving in beeld te brengen. De risicoanalyse wordt getoetst aan de normering zoals deze is vastgelegd in de brief "Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS)" van februari 1996* opgesteld door de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In deze "RNVGS" wordt onderscheid gemaakt in Individueel Risico (in huidige terminologie Plaatsgebonden Risico) en Groepsrisico (GR). De normering wordt in deze paragraaf toegelicht.

Als vervolg op de bovengenoemde brief "Risiconormering" is een nieuwe systematiek voor de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen aangekondigd**. Op de gevolgen hiervan voor de Hanzelijn wordt eveneens in deze paragraaf ingegaan.

In dit onderdeel van de toelichting gaat het om de veiligheid van de omgeving. Spoorwegveiligheid (veiligheid voor reizigers) wordt meegenomen in de uitgangspunten van het ontwerp (hoofdstuk 3).

Huidige regelgeving

In een risicoanalyse wordt de kans dat een ongeluk op een bepaald deel van de Hanzelijn plaatsvindt en het gevolg van een dergelijk ongeval berekend. De kans op een ongeluk op een bepaalde plaats is onder andere gerelateerd aan de kenmerken van het spoor en het treinverkeer. Zo is de kans op een ongeluk groter op een wissel of een overweg dan op spoor zonder wissels en zonder overwegen, zoals bij de Hanzelijn. Daarnaast is het natuurlijk van belang welke stoffen kunnen vrijkomen bij een ongeluk. Langs de Hanzelijn bevinden zich geen los- of laadpunten van gevaarlijke stoffen. Er vinden eveneens geen handelingen als rangeren of samenstellen van treinen plaats. Aan de orde is daarom uitsluitend het risico van het doorgaande vervoer.

De externe veiligheidssituatie wordt weergegeven door middel van het Plaatsgebonden Risico (PR) en het Groepsrisico (GR). Het PR is geheel afhankelijk van de hoeveelheid vervoer van gevaarlijke stoffen en de vervoerssituatie. Het GR wordt tevens beïnvloed door het aantal personen dat verblijft nabij het spoor.

Plaatsgebonden risico

Het PR geeft inzicht in de risico's op een bepaalde afstand van het vervoer. Het PR wordt bepaald door te stellen dat een (fictieve) persoon zich 24 uur per dag gedurende een heel jaar, onbeschermd op een bepaalde plaats bevindt. Het PR wordt uitgedrukt in de kans per jaar om te overlijden als gevolg van een ongeluk. Het PR kan op een kaart worden weergegeven door een lijn die getrokken is door de punten met een gelijk risico (risicocontour). Het risico dat een persoon betrokken raakt bij een ongeluk is afhankelijk van de kans op een ongeluk op het spoor én de afstand van de persoon tot de spoorbaan.

De Hanzelijn betreft een nieuwe route voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dat wil zeggen dat er sprake is van een zogenaamde nieuwe situatie. De norm voor het PR voor het vervoer van gevaarlijke stoffen bedraagt in nieuwe situaties 10^{-6} (1 op 1 miljoen) per jaar. Dit betekent dat de kans op overlijden na een ongeval niet groter mag zijn dan 1 op 1 miljoen per jaar. Deze waarde geldt als grenswaarde en kan slechts door een ministeriële

* Kamerstuk 1995-1996, 24611, nr. 2, Tweede Kamer, verstuurd 15-02-1996

** Brief aan Tweede Kamer DGG/VIVL-02/1003081 d.d. 7 juni 2002, Kamerstuk 2001-2002, 24611, nr. 4, Tweede Kamer

onthefving worden overschreden. Binnen deze grenswaarde zijn geen kwetsbare bestemmingen toegestaan. In de Handreiking Vervoer Gevaarlijke Stoffen (VNG uitgeverij Den Haag 1998) en de brief van 15 december 2000 van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 2000-2001, 24611, nr. 3, Tweede Kamer) wordt aangegeven welke bestemmingen kwetsbaar zijn; het betreft o.a. woningen.

Groepsrisico

Het GR geeft de kans op overlijden van een groep mensen aan als gevolg van een ongeluk. De benadering van het GR is gebaseerd op het volgende principe: als de groep veronderstelde slachtoffers groter is, moet de kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen kleiner zijn. De kans op een ongeluk waarbij 10 mensen omkomen moet in principe zo klein zijn, dat dit niet vaker dan eens in de 10.000 jaar (10^{-4}) voorkomt. De kans op 100 slachtoffers moet kleiner zijn dan eens in de miljoen jaar (10^{-6}) etc. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen aan deze waarde te worden getoetst.

De norm voor het GR is een oriënterende waarde, eveneens vastgelegd in de brief Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De oriënterende waarde houdt de mogelijkheid in dat het bevoegd gezag gemotiveerd daarvan kan afwijken. Die bevoegdheid ligt dus bij het gemeentebestuur, dat immers via bestemmingsplannen een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling al dan niet mogelijk maakt; in de voorbereidingsfase van zo'n bestemmingsplan zal moeten worden getoetst of de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot een overschrijding van de oriënterende waarde van het GR.

Risicoanalyse

Voor het bepalen van de risico's van vervoer van gevaarlijke stoffen over de Hanzelijn zijn prognoses van het vervoer opgenomen in de Trajectnota/MER Hanzelijn (peiljaar 2015). Deze prognoses zijn eveneens gehanteerd in het Tracébesluit Hanzelijn.

Tabel 4.5: Prognose 2015 transport van gevaarlijke stoffen over de Hanzelijn

Stofcategorie	Beschrijving	Aantal
A	Brandbare gassen	600
B	Giffige gassen	1.900
Waarvan chloor (B3)		800
Waarvan ammoniak		1.100
C3	Zeer brandbare vloeistoffen	7.000
D3	Giffige vloeistoffen	200
D4	Zeer giffige vloeistoffen	1.000

Plaatsgebonden risico Hanzelijn

Voor de Hanzelijn is berekend dat het PR 10^{-6} gelegen is op maximaal 26 meter vanuit het hart van de 2-sporige spoorbaan. Daar waar meer dan twee sporen liggen wordt de contour gemeten uit het hart van de twee buitenste sporen. Bepalend in de omvang van de PR-contour is het vervoer van de zeer brandbare vloeistoffen (stofcategorie C3). Zoals aangegeven zijn op basis van de huidige regelgeving binnen deze 26 meter-PR-contour geen kwetsbare bestemmingen toegestaan. Uit onderzoek blijkt dat langs de Hanzelijn alleen in Lelystad binnen de berekende PR 10^{-6} (26 meter) kwetsbare bestemmingen aanwezig zijn. Dit vereist een nadere afweging in Lelystad. In Zwolle geldt dat de Hanzelijn, uitgaande van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling, geen invloed heeft op de risicocontour. In dat opzicht is er geen sprake van een nieuwe situatie. Er is reeds een transportstroom van gevaarlijke stoffen waarvoor een normstelling van plaatsgebonden risico van 10^{-5} geldt. De risicocontour 10^{-5} ligt op de spoorbaan. Om deze reden is op het deel waar geen wijziging in de sporenligging plaatsvindt (km V1.8 – km V2.23) geen risicocontour op de plankaarten opgenomen. Ditzelfde geldt voor het deel km V83.02 – km 45.3. Na realisering van de Hanzelijn vindt op dit laatstgenoemde deel van de Veluwelijn geen of slechts beperkt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats.

Maatregelen Plaatsgebonden risico

Uit de denkbare risicoreducerende maatregelen is er in het Tracébesluit Hanzelijn voor gekozen om het aantal wagens met zeer brandbare vloeistoffen in Lelystad aan gebruiksregels te binden. Deze gebruiksregel wordt bepaald door de afstand gemeten uit het hart van de buitenste twee sporen tot de kwetsbare bestemmingen. Deze bedraagt 22 meter ten opzichte van een kantoorgebouw op het stationsplein (Stationsplein 14-22) en eveneens 22 meter ten opzichte van een kantoorgebouw langs de spoorbaan (Botter 15-90). Bij een 10^{-6} PR-contour van 22 meter bedraagt het toegestane aantal wagens met de voor de PR-contour bepalende stof, de zeer brandbare vloeistoffen, maximaal 4900 wagens per jaar. Dit betekent dat gevaarlijke stoffen, met uitzondering van stofcategorie C3, op de Hanzelijn volgens de huidige regelgeving vervoerd kunnen worden volgens de prognose (voor prognose zie tabel 4.5). De maximale vervoersomvang van stofcategorie C3 bedraagt vooralsnog 4.900 wagens per jaar in beide richtingen samen. Als de vervoersvraag groter is dan 4.900 wagens stofcategorie C3 per jaar, zullen de treinen met deze stoffen zodanig over de sporen moeten worden verdeeld, dat voldaan wordt aan het criterium dat het PR op 22 meter uit

het hart van de buitenste twee sporen niet groter is dan 1×10^{-6} .

In Dronten zullen goederentreinen, behoudens bijzondere omstandigheden als verstoring in de treinenloop en bij werkzaamheden aan de spoorbaan, geen gebruik maken van de buitensporen langs de zijperrons. Om deze reden ligt het meetpunt van de PR-contour in Dronten in het hart van de binnenste 2 sporen.

De handhaving van de limieten die gesteld worden aan het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Hanzelijn zal geschieden door de beheerder van de railinfrastructuur (ProRail). Zo'n regeling bestaat momenteel nog niet, maar die zal er wel zijn op het moment dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Hanzelijn start. Deze is namelijk aangekondigd door de ministers van VenW, VROM, BZK en EZ in de brief aan de Tweede Kamer van 7 juni 2002 ("de contouren van een RVGS-spoor", Kamerstuk 2001-2002, 24611, nr. 4, Tweede Kamer).

Groepsrisico Hanzelijn

In de TN/MER is voor het groepsrisico (GR), met de op dat moment bekende bevolkingsgegevens langs de Hanzelijn, berekend dat er alleen in Lelystad een aandachtspunt ligt. Het GR voor het kilometervak ten zuiden van het station ligt minder dan een factor 2 onder of boven de oriënterende waarde. Bij de overige kilometervakken in Lelystad ligt het GR volgens de TN/MER een factor 2 tot 10 onder de oriënterende waarde.

Langs alle overige kilometervakken van de Hanzelijn ligt het GR meer dan een factor 10 onder de oriënterende waarde. In Zwolle ligt het GR nabij de intakking op het emplacement een factor 2 tot 10 onder de oriënterende waarde. Dit geldt voor zowel stedelijk als landelijk gebied. Het groepsrisico zal hier alleen een nadere afweging op de oriënterende waarde vragen indien er significante extra bebouwingsverdichting binnen 200 meter van het spoor plaatsvindt. Initiatiefnemers voor dergelijke projecten dienen de invloed van dergelijke projecten op het groepsrisico te berekenen.

In het rapport "Gevolgen Externe veiligheid voor Lelystad van gevaarlijke stoffen over de Hanzelijn" opgesteld in opdracht van de Gemeente Lelystad, is het groepsrisico bepaald op basis van gedetailleerde bebouwingsgegevens (met als peiljaar 2001) en vervoerscijfers overeenkomstig tabel 4.5. Op basis van deze gegevens is berekend dat het groepsrisico niet wordt overschreden in Lelystad, maar dat de kilometervakken ten zuiden en ten noorden van het station volgens dit rapport een aandachtspunt vormen. Volgens de terminologie van dit rapport ligt het GR hier een factor 0,1 tot 0,3 onder de oriënterende waarde.

Ruimtelijke ontwikkelingen en/of plannen waarbij verdere verdichting van het aantal aanwezigen per hectare optreedt, dienen door het bevoegd gezag (dat wil zeggen de betreffende gemeente) getoetst te worden aan de richtlijnen voor het groepsrisico zoals gesteld in de RNVGS.

Concluderend kan worden gesteld dat er geen veiligheidsmaatregelen ten behoeve van het Groepsrisico getroffen hoeven te worden.

Calamiteitenvoorzieningen en calamiteitenplannen

Calamiteitenvoorzieningen en calamiteitenplannen dragen bij aan beheersing van de gevolgen van incidenten en kunnen daarmee het risico beperken (risico = kans maal gevolg). In overleg met o.a. de regionale brandweer zijn voorzieningen in het ontwerp opgenomen met betrekking tot vluchtroutes, bereikbaarheid van de hulpdiensten en de aanwezigheid van bluswater.

Toekomstige regelgeving

Momenteel wordt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, samen met de ministeries van VROM en Binnenlandse Zaken, de 'Regulering van Vervoer van Gevaarlijke Stoffen per spoor (RVGS-spoor) voorbereid (brief van 7 juni 2002, kamerstuk 2001-2002, 24611, nr. 4, Tweede Kamer). In dit systeem wordt het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen over bepaalde spoorbaanvakken aan een vast plafond gebonden. In de RVGS-spoor zal worden vastgelegd welke ruimtelijke consequenties bij die verschillende vervoers-plafonds horen; daarbij valt o.a. te denken aan zones waarbinnen geen kwetsbare bestemmingen zijn toegestaan (omdat het PR in die zone dat niet toelaat). Vooruitlopend op de uitwerking van de RVGS-spoor is door de Minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat de Flevolijn/Hanzelijn in categorie 2a van de RVGS-spoor gaat vallen. Hierbij behoort een PR-zone van (aan beide zijden van de spoorbaan) 30 meter uit het hart van de spoorbaan bij een tweesporig baanvak. Waar meer dan 2 sporen aanwezig zijn, wordt gemeten uit het hart van de 2 buitenste sporen. Omdat deze RVGS-spoor nog niet bestaat kan er in de huidige praktijk nog geen rekening mee worden gehouden. Wel is er voor gekozen om in het Tracébesluit Hanzelijn de PR-contour voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen alvast, vooruitlopend op het van kracht worden van de RVGS-spoor, op 30 meter uit het hart van de spoorlijn aan te houden (in plaats van de eerdergenoemde 26 meter).

Voor Lelystad geldt dat het meetpunt van de 30 meter zone in het hart van de twee midden-

sporen ligt. Dit leidt, zoals eerder aangegeven, tot een beperking in het gebruik van de buitenste sporen voor treinen met gevaarlijke stoffen, waarbij het PR buiten de hier bedoelde 30 meter zone de normwaarde van 10^{-6} niet zal mogen overschrijden. Om dit te realiseren geldt dezelfde gebruiksbepalingen als bij de huidige regelgeving. Over de buitenste sporen mogen maximaal 4.900 wagens met zeer brandbare vloeistoffen (stofcategorie C3) per jaar worden vervoerd. Indien de jaarprognose meer dan 4900 wagens met zeer brandbare vloeistoffen bedraagt, dient in dat jaar een zodanige verdeling van de wagens met stofcategorie C3 over de sporen plaats te vinden dat de 10^{-6} PR-contour maximaal 22 meter uit het hart van de twee buitenste sporen bedraagt. Voor Zwolle geldt dat er sprake is van een bestaande situatie met goederenvervoer met een andere normstelling. Indien de toekomstige regelgeving volgens de RVGS-systematiek hier tot knelpunten mocht leiden dan worden deze in de uitwerking van de RVGS-systematiek meegenomen.

4.6 Natuur

In de TN/MER Hanzelijn is een onderbouwing gegeven van de wijze waarop de van toepassing zijnde wetgeving en het natuurbeleid, de zogenaamde stappenplannen, voor natuurgebieden zijn doorlopen. Zo heeft de TN/MER Hanzelijn (juni 2000) inclusief de aanvullende informatie voor de Trajectnota/MER Hanzelijn (december 200) als passende beoordeling gefungeerd voor de Vogelrichtlijngebieden Drontermeer en IJssel in het kader van artikel 6.3 van de Europese Habitatrichtlijn. Mede op basis van de passende beoordeling is in het standpunt gekozen voor een tunnel onder het Drontermeer. In het bij de aanvullende informatie voor de Trajectnota/MER Hanzelijn (december 2000) gevoegde en gepubliceerde onderzoek van Alterra "Ecologische effecten van de Hanzelijn op Vogelrichtlijngebieden. Effectbepaling in het kader van de EU – Vogelrichtlijn (Alterra 176)" is geconcludeerd dat de negatieve effecten van de aanleg van de Hanzelijn op kwalificerende soorten (= soorten waarvoor de gebieden zijn aangewezen) van het Vogelrichtlijngebied Drontermeer bij een tunnel van tijdelijke aard zal zijn en op termijn vrijwel zeker verwaarloosbaar klein. Een zelfde conclusie is getrokken voor het Vogelrichtlijngebied IJssel. De nieuwe spoorbrug zal hier na aanleg tot minder verstoring leiden dan de bestaande brug. Ook is er gekozen voor het meest milieuvriendelijke alternatief, het geoptimaliseerde tracé III. Aldus heeft het aspect natuur een grote rol gespeeld in het ontwerp en

de ligging van de spoorlijn zoals opgenomen in het Tracébesluit Hanzelijn.

Voor het aspect natuur zijn de volgende algemene uitgangspunten in de Trajectnota/MER en het Tracébesluit Hanzelijn gehanteerd:

- Op juiste wijze doorlopen van de afwegingskaders die vanuit de natuurwetgeving vereist zijn.
- Waar doorsnijding van natuurgebieden en gebieden met natuurwaarden niet te voorkomen is, zo min mogelijk aantasten van deze waarden door beperken van het ruimtebeslag.
- Beperken van effecten van verstoring, versnippering en verdroging door een goede inpassing en het nemen van mitigerende maatregelen.
- Herstellen van natuurwaarden die toch verloren gaan, ofwel in de omgeving van het spoor ofwel op grotere afstand daarvan (compensatie).

Wettelijk kader Natuur

Het wettelijk kader voor de Hanzelijn voor gebieden wordt bepaald door:

- Vogelrichtlijn (speciale beschermingszones Drontermeer en IJssel)
- Habitatrichtlijn (art. 6 en 7 voor de speciale beschermingszones van de Vogelrichtlijn)
- Natuurbeschermingswet (voor het natuurmonument Drontermeer)
- Boswet voor de bosgebieden en landschappelijke beplantingen
- Structuurschema Groene Ruimte voor gebieden die deel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur
- De provinciale streekplannen voor de (Provinciale) Ecologische Hoofdstructuur
- Bestemmingsplannen voor de gebieden met de bestemming natuur en/of bos
- Beleidsregel Tracéwet en natuurcompensatie

Voor soorten:

- Flora- en faunawet

Beschrijving actuele waarden en effecten

In de documenten "Toelichting op het Nieuwe Land, Lelystad en Dronten" en "Toelichting op het Oude Land, Kampen, Oldebroek, Hattum en Zwolle", wordt een algemene karakteristiek gegeven van de aanwezige natuurwaarden, waarbij onderscheid is gemaakt in beschermde gebieden, ecologische relaties en beschermde soorten. De ligging van de compensatieplichtige gebieden en de in stand te houden ecologische relaties zijn weergegeven op de bijbehorende kaarten in deze Toelichtingen. De effecten van de aanleg van de Hanzelijn op de gebieden die in aanmerking komen voor compensatie, zijn weergegeven in de tabellen in deze Toelichtingen.