

Strategische Milieubeoordeling Zuiderzeelijn

**Advies over de reikwijdte en het detailniveau van de
Strategische Milieubeoordeling (SMB)**

25 november 2005 / rapportnummer 1506-46



commissie voor de milieueffectrapportage

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directoraat-generaal Personenvervoer
t.a.v. de heer ir. J.M. Fukken
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGP/ZZL/U.05.02523

uw brief
25 november 2005

ons kenmerk
1506-45/HI/ab

onderwerp
Advies over de reikwijdte en het detailniveau van de Strategische Milieubeoordeling Zuiderzeelijn

doorkiesnummer
(030) 234 76 27

Utrecht,
25 november 2005

Geachte heer Fukken,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van de strategische milieubeoordeling Zuiderzeelijn.

Overeenkomstig uw verzoek bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,

dr.ir. G. Blom
Voorzitter van de werkgroep
SMB Zuiderzeelijn

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl


Advies over de reikwijdte en het detailniveau van de Strategische Milieubeoordeling (SMB) Zuiderzeelijn

Advies over de reikwijdte en het detailniveau van de Strategische Milieubeoordeling (SMB) over de Zuiderzeelijn,

uitgebracht aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep SMB Zuiderzeelijn,

de secretaris



ir. V.J.H.M. ten Holder

de voorzitter



dr.ir. G. Blom

Utrecht, 25 november 2005

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING.....	1
2. PROBLEEMANALYSE EN ALTERNATIEVEN.....	2
2.1 Projectdoel.....	2
2.2 Selectie van kansrijke opties.....	3
2.3 Tijdhorizon.....	4
3. ALTERNATIEVEN	5
3.1 Nulalternatief/Autonome ontwikkeling.....	5
3.2 Nulplusalternatief.....	5
3.3 Infrastructuuralternatieven.....	6
3.3.1 Hotspots en mitigatie	6
3.3.2 Bouwsteenbenadering.....	6
4. EFFECTBESCHRIJVING	6
4.1 Algemeen	6
4.2 Verkeer en vervoer.....	7
4.3 Natuur	8
4.4 Landschap.....	9
4.5 Geluid.....	9
4.6 Luchtverontreiniging.....	10
4.7 Externe veiligheid.....	10
4.8 Cumulatie van ongelijksoortige effecten.....	10
4.9 Presentatie en vergelijking van alternatieven en presentatie.....	11

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 26 oktober 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Projectgegevens

1. INLEIDING

Het Kabinet stelt een Structuurvisie op voor het project Zuiderzeelijn. Deze Structuurvisie bevat op basis van een brede probleemanalyse:

- een analyse van nut/noodzaak van de Zuiderzeelijn (ZZL);
- een eerste selectie van nader uit te werken alternatieven.

Deze Structuurvisie zal naar verwachting in april 2006 door het Kabinet worden vastgesteld, waarna een inspraakronde volgt. Vervolgens beslissen Kabinet en Tweede Kamer of nadere uitwerking van de Zuiderzeelijn plaats gaat vinden en welke alternatieven daarbij onderzocht gaan worden.

Ter ondersteuning van de besluitvorming over deze Structuurvisie worden meerdere studies tegelijkertijd verricht, te weten:

- een brede probleemanalyse;
- de Strategische Milieubeoordeling (SMB)¹;
- onderzoeken naar de verkeerskundige effecten van de infrastructuur-oplossingen;
- integrale ruimtelijke ontwerpen langs de corridor Schiphol-het Noorden;
- de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA);
- marktverkenningen.

In de Structuurvisie zullen de resultaten van deze onderzoeken integraal gepresenteerd en beoordeeld worden. Bij brief van 26 oktober 2005 is de Commissie verzocht een advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van de SMB.

De start van de SMB is bekend gemaakt op 3 oktober 2005. Voor de raadpleging van overheden is het 'Document raadpleging Strategische Milieubeoordeling' opgesteld. Het document is tevens bedoeld voor organisaties en burgers die hun mening willen vormen over de inhoud van de SMB. Een ieder kan via de website van het project² reageren. Daarnaast is een aantal regionale discussiebijeenkomsten georganiseerd.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³. De werkgroep treedt op namens de Commissie en wordt in dit advies 'de Commissie' genoemd. Zij baseert haar advies op:

- de inhoud van het Document Raadpleging Strategische Milieubeoordeling;
- de mondelinge toelichting door de Projectorganisatie Zuiderzeelijn op 19 oktober 2005.

De Commissie richt zich in haar advies op de inhoud en reikwijdte van de SMB en op de afstemming tussen SMB en MKBA.

¹ Conform de EU richtlijn 2001/42/EG met in achtname van het wetsvoorstel SMB.

² www.structuurvisiezouderzeelijn.nl

³ De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

2. PROBLEEMANALYSE EN ALTERNATIEVEN

2.1 Projectdoel

Het Document Raadpleging geeft aan dat er gestart wordt met een brede probleemanalyse naar het nut/de noodzaak van de Zuiderzeelijn. Het projectdoel *'het verbeteren van de bereikbaarheid van het Noorden en de Noordvleugel van de Randstad door middel van een snelle OV-verbinding'* wordt daarbij als vertrekpunt voor de probleemanalyse gehanteerd.

Tegelijkertijd wordt echter aangegeven dat uit de probleemanalyse zal moeten blijken of alternatieven gericht op bereikbaarheid een bijdrage kunnen leveren aan de geconstateerde problemen of dat (ook) andersoortige alternatieven dan infrastructuuralternatieven kansrijk zijn. Dit houdt in dat het geformuleerde projectdoel niet het hoofddoel is maar één van de mogelijke oplossingen om een bredere doelstelling te realiseren.

De Commissie gaat er van uit dat de achterliggende doelstellingen, zoals gegeven in het Plan van Aanpak, uitgangspunt voor de probleemanalyse zullen zijn. Als achterliggende doelstellingen worden daar onder andere genoemd het versterken van de regionale economische structuur van het noorden met behoud van de ruimtelijke kwaliteit en het creëren van een meer gelijkwaardige positie van Almere binnen de Randstad. De SMB zal een duidelijk inzicht moeten geven in deze brede doelstellingen en het toetsingskader dat daarvan is afgeleid. Voor de SMB is met name van belang hoe het nevendoeel - ruimtelijke kwaliteit - wordt geoperationaliseerd alsmede óf en zo ja welke andere milieudoelstellingen gehanteerd worden.

De koppeling tussen het verbeteren van de bereikbaarheid van Schiphol-Amsterdam naar Almere en het Noorden is begrijpelijk maar zal vanuit het verschil in problematiek niet noodzakelijkerwijs tot optimale oplossingen leiden. De Commissie gaat er van uit dat in de probleemanalyse onderscheid wordt gemaakt in de knelpunten op deze twee delen van het traject. Per trajectdeel kan dan een helder beeld gegeven worden van het probleemoplossend vermogen van de infrastructuuralternatieven.

In het Plan van Aanpak Zuiderzeelijn is sprake van onderzoek naar de mogelijke doorkoppeling van de Zuiderzeelijn naar Hamburg. Mondeling is door de projectorganisatie toegelicht dat hiermee in de Structuurvisie geen rekening gehouden zal worden. De Commissie vindt dit voor de hand liggend, gezien het feit dat eerdere studies geen voordelen van deze optie laten zien. Daarnaast ontbreken concrete voornemens voor realisering van een verbinding op Duits grondgebied.

Tussentijds ijkmoment

Uit de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer⁴ blijkt dat er eind november overleg met de regio's gevoerd wordt over de concept-probleemstelling en de Tweede Kamer over het resultaat daarvan geïnformeerd wordt. Tegelijkertijd wordt de Tweede Kamer ook geïnformeerd over het beoordelingskader voor de afweging van nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn. Aangezien deze informatie bepalend is voor de te onderzoeken alterna-

⁴ Brief van de Minister van Verkeer en waterstaat aan de Tweede Kamer, 19 oktober 2005 (vergaderjaar 2005-2006, 29 283, nr. 35).

tieven, vraagt dit wellicht om een aanpassing/aanscherping van dit advies. De Commissie wordt daartoe graag te zijner tijd in de gelegenheid gesteld.

2.2 Selectie van kansrijke opties

De SMB zal moeten beschrijven welke kansrijke oplossingen worden geselecteerd op basis van de brede probleemanalyse.

Deze kansrijke oplossingen zullen op twee niveaus tegen elkaar afgewogen worden, namelijk

- niveau 1: een eerste tussentijdse afweging van de meerwaarde van verkeer- en vervoeroplossingen ten opzichte van andersoortige oplossingen en het nul-alternatief, gegeven de brede probleemanalyse. 'Andersoortige' oplossingen, zijn niet (alleen) gericht op verbetering van de bereikbaarheid maar zijn kansrijke oplossingen om de gestelde brede doelen te kunnen bereiken⁵.
- niveau 2: een onderlinge afweging tussen alle geselecteerde infrastructuur- en eventuele niet-infrastructuuroplossingen op groter detailniveau.

Geef op beide niveaus ook inzicht in eventuele kansrijke combinaties van verkeer- en vervoeroplossingen met andersoortige oplossingen.

Niveau 1

Op niveau 1 zullen economische en bereikbaarheidsdoelen mogelijk leidend zijn. Dit is afhankelijk van het nog vast te stellen toetsingskader voor de nut/noodzaak afweging. Zoals eerder aangegeven zal de SMB expliciet moeten maken of en zo ja welke milieucriteria in de afweging op niveau 1 meegenomen worden.

Uit de afweging op niveau 1 zal moeten blijken of verkeer- en vervoer alternatieven voldoende meerwaarde hebben ten opzichte van de andersoortige oplossingen. Wanneer deze meerwaarde beperkt blijkt te zijn, zullen andersoortige oplossingen, voor zover ruimtelijk relevant, in een volwaardig (nulplus) alternatief op niveau 2 uitgewerkt moeten worden.

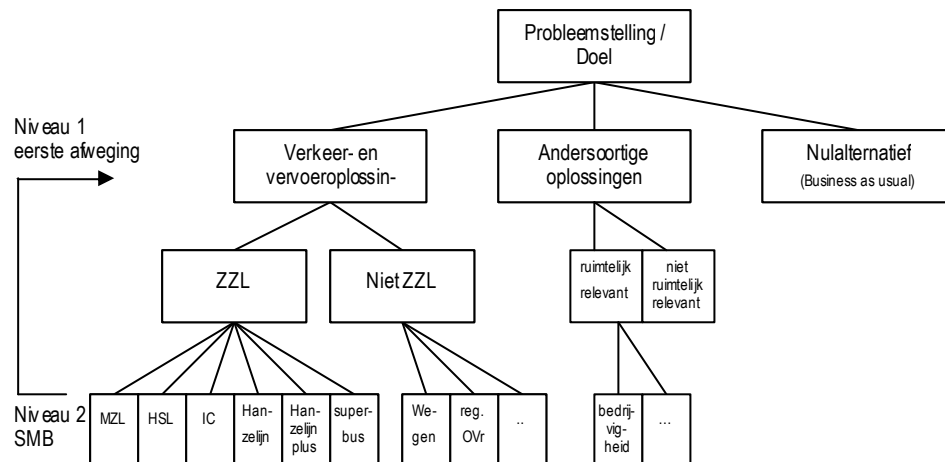
Niveau 2

Een keuze op niveau 1 kan naar de mening van de Commissie niet meer zijn dan een voorlopige selectie. Voor een goede afweging van (milieu)effecten zal een uitwerking van alle kansrijke oplossingen op niveau 2 naar haar inschatting noodzakelijk blijken te zijn. De kans is bijvoorbeeld aanwezig dat bij de nadere uitwerking op niveau 2 blijkt dat alle geselecteerde infrastructuuroplossingen significant negatieve effecten kunnen hebben op gebieden die zijn beschermd op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 (NB-wet 1998) en de Vogel- en Habitatrichtlijn (VHR). Dit betekent dan dat onderzocht moet worden of er, gegeven de doelstellingen, alternatieven zijn die deze negatieve effecten niet geven. Dit kunnen 'andersoortige' oplossingen zijn.

De resultaten van de vergelijking van oplossingen op niveau 2 moeten aanleiding kunnen zijn voor een nieuwe afweging op niveau 1.

De selectie van kansrijke oplossingen en de afweging daartussen zal dus een iteratief proces zijn. In schema:

⁵ Onder andersoortige oplossingen verstaat de Commissie *extra* beleidsinspanningen op het gebied van bijvoorbeeld stimulering van bedrijvigheid, innovatie en ICT-ontwikkeling in het Noorden, ten opzichte van reeds overeengekomen beleid.



In de beoordeling van de effecten zal het accent moeten liggen op de opties met ruimtelijke consequenties. Opties als verbetering van onderwijs of maatregelen ter bevordering van ICT zullen geen grote ruimtelijke consequenties hebben - milieueffecten zijn waarschijnlijk beperkt-, maar leveren mogelijk een relevante bijdrage aan verwezenlijking van de doelstellingen.

Bij de vergelijking op niveau 2 zullen in ieder geval ook de oplossingen betrokken moeten worden die in het kader van de MKBA worden ontwikkeld.

De SMB zal het uiteindelijke resultaat van dit iteratieve proces herleidbaar moeten beschrijven. Expliciet zal daarbij aangegeven moeten worden op welke wijze op beide niveaus milieuoverwegingen een rol hebben gespeeld bij de selectie en vergelijking van de kansrijke oplossingen.

2.3 Tijdhorizon

Het Document Raadpleging geeft aan dat voor de SMB het jaar 2020 als tijdhorizon gehanteerd gaat worden. Dit is een reële tijdhorizon voor die effecten die een direct gevolg zijn van de aanleg van nieuwe infrastructuur. Echter de ruimtelijke ontwikkelingen en de ruimtelijke gevolgen van verbetering van de bereikbaarheid zullen deels na 2020 gaan optreden. Voor deze ontwikkelingen en de effecten daarvan is tenminste een doorkijk naar 2030 gewenst.

De Commissie gaat er van uit dat ook de integrale ruimtelijke ontwikkelingsvisies die tegelijkertijd met de SMB ontwikkeld gaan worden, eenzelfde tijdhorizon zullen hebben. Met een tijdhorizon van 2030 wordt tevens beter aangesloten bij de tijdshorizon die voor de MKBA gebruikelijk is.

3. ALTERNATIEVEN

3.1 Nulalternatief/Autonome ontwikkeling

Uit de probleemanalyse en de eerste afweging van alternatieven op niveau 1 zal moeten blijken of met een alternatief waarbij geen (nieuwe) maatregelen getroffen worden, dan reeds ingezet, de doelstelling gehaald kan worden. Indien dit het geval is zal dit alternatief als een volwaardig alternatief in de vergelijking op niveau 2 meegenomen moeten worden.

Wanneer het nulalternatief onvoldoende oplossing biedt, zal de huidige (milieusituatie) inclusief autonome ontwikkeling als referentiesituatie moeten dienen om de milieueffecten van de alternatieven mee te vergelijken.

Autonome ontwikkeling

Bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling zal de ruimtelijke setting langs de corridor duidelijk in beeld moeten komen. De gemaakte en binnenkort te maken keuzen voor de Noordvleugel zijn onderdeel van deze autonome ontwikkeling, zoals de ruimtelijke opgave voor Almere, de A6-A9 discussie en de IJmeer-verbinding. Analoog vinden ook in het Noorden ruimtelijke discussies plaats waarvan de uitkomsten van grote betekenis zullen zijn voor de marktpotentie van de infrastructuuro oplossingen.

Onzekerheden

Wanneer over de hiervoor genoemde keuzen nog geen besluiten zijn gevallen vóór het gereed komen van de SMB, moeten de meest bepalende onzekerheden in scenarios uitgewerkt worden. Dit kunnen scenarios voor ruimtelijke ontwikkeling zijn, maar ook scenarios voor het verkeer- en vervoerbeleid. Om te voorkomen dat er een groot aantal afzonderlijke scenarios in beeld gebracht moet gaan worden, adviseert de Commissie in ieder geval rekening te houden met verstedelijking rond OV-haltes en een toekomstige kilometerheffing, gedifferentieerd naar plaats en tijd.

Overige belangrijke onzekerheden als hogere brandstofprijzen, electriciteitsprijzen en ICT-ontwikkeling in auto's kunnen in een gevoeligheidsanalyse aan de orde komen.

3.2 Nulplusalternatief

Zoals onder 2.2 aangegeven zal uit de afweging op niveau 1 moeten blijken of verkeer- en vervoer alternatieven voldoende meerwaarde hebben ten opzichte van de 'andersoortige' oplossingen. Wanneer dit niet het geval is, zal op niveau 2 een volwaardig (nulplus)alternatief uitgewerkt moeten worden. Dit is het alternatief waarbij de doelstellingen van het project met de beschikbare hoeveelheid middelen op een andere wijze gehaald kunnen worden dan met infrastructuuro oplossingen. Dit is één (of een combinatie) van de andersoortige oplossingen, zoals opgenomen in het schema onder 2.2. Dit nulplusalternatief zal identiek moeten zijn aan het referentiealternatief, zoals dat ontwikkeld wordt binnen de MKBA.

3.3 Infrastructuuralternatieven

3.3.1 Hotspots en mitigatie

De Commissie onderschrijft de benadering uit het Document Raadpleging om de vergelijking van alternatieven primair te richten op hotspots. Geadviseerd wordt om op kaart schetsmatig de bestaande gevoeligheden langs de verschillende tracés (nieuw en bestaand) in beeld te brengen voor geluid, lucht, externe veiligheid, water en natuur; zowel afzonderlijk als (via transparanten of digitale overlay technieken) gecumuleerd. Op deze manier kunnen de hotspots geïdentificeerd worden.

De SMB zal globaal moeten aangeven of en op welke manier bij deze hotspots nadelige effecten gemitigeerd kunnen worden, bijvoorbeeld door een gewijzigde tracéligging. In geval van mogelijke significante aantasting van VHR gebieden zal de SMB moeten aangeven of een alternatief mogelijk is waarbij effecten volledig voorkomen kunnen worden.

3.3.2 Bouwsteenbenadering

Het Document Raadpleging presenteert de planalternatieven als integrale ontwerpen. Uit de mondelinge toelichting is de Commissie echter gebleken dat er sprake zal zijn van een bouwsteen-benadering per deeltraject. Zij onderschrijft deze benadering. Het geeft de mogelijkheid om per deeltraject optimaal aan te kunnen sluiten bij de bereikbaarheidsknelpunten op dat specifieke traject. Een optimale oplossing voor het traject Schiphol/Amsterdam naar Almere kan immers een andere zijn dan die voor het traject Almere naar het Noorden.

Bij de superbuis zal expliciet aangegeven moeten worden hoe deze in stedelijk gebied gaat rijden. Gaat deze de centra van steden in of gaat de bus alleen naar de randen van de steden?

4. EFFECTBESCHRIJVING

4.1 Algemeen

Het Document Raadpleging SMB geeft een toetsingskader waarmee alternatieven beoordeeld gaan worden op milieueffecten. Dit kader richt zich op infrastructuuro oplossingen. Omdat op dit moment niet duidelijk is of ook andersoortige oplossingen (niet-infrastructuur) in de vergelijking betrokken gaan worden, zijn de opmerkingen van de Commissie gericht op de vergelijking van infrastructuuro oplossingen.

De Commissie kan zich in grote lijnen vinden in het aangegeven beoordelingskader. Zij onderschrijft de noodzaak om de effectbeoordeling te richten op de strategische keuzen die in de Structuurvisie gemaakt gaan worden. De effectbeoordeling zal zich dus moeten richten op onderscheidende aspecten en onnodige detaillering achterwege moeten laten. Te meer daar in geval van verkeer- en vervoeroplossingen er nog een tracéMER procedure gaat volgen. Specifieke opmerkingen zijn in onderstaande paragrafen aangegeven.

In de effectbeschrijving gaat het om een afweging van de planalternatieven als geheel. De resultaten hiervan dienen centraal te staan in de samenvatting van de SMB. In de achtergronddocumentatie zal inzicht gegeven moeten worden in de effecten van de afzonderlijke bouwstenen.

Bij meerdere aspecten zullen de verschillen in effecten in de SMB met behulp van expert judgement beoordeeld gaan worden. Bespreek en beargumenteer expliciet de robuustheid van resultaten die op basis van expert judgement tot stand zijn gekomen. Betrek daarbij ervaringsgegevens.

De Commissie geeft in overweging in de SMB bij een kwalitatieve beoordeling van effecten niet uitsluitend de beoordeling te geven door experts maar ook die van een panel van experts van verschillende maatschappelijke achtergronden. Een dergelijke beoordeling levert meerwaarde op voor de te maken bestuurlijke afweging.

Voor een goed inzicht in de effecten wordt geadviseerd een onderscheid te maken in:

Effecten veroorzaakt door:

1. de fysieke aanleg van de infrastructuur⁶:
 - a. tracékeuze in drie dimensies, dus inclusief globale hoogteligging;
 - b. keuze vervoersconcept (MZL, HSL, IC of superbus);
 - c. evt. aanleg van wegen of regionaal OV.
2. de gebruiksafhankelijke effecten als gevolg van intensiteiten, snelheden, spreiding gebruik (wel of niet 's nachts);
3. ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen, woonwijken en evt. andere ruimtelijke ontwikkelingen als gevolg van ingebruikname van infrastructuur en de veranderingen in verkeersstromen (bv in de buurt van stations). De ruimtelijke ontwikkelingen zoals deze in de MKBA meegenomen gaan worden kunnen hiervoor de leidraad zijn.

4.2 Verkeer en vervoer

De SMB zal aandacht moeten geven aan de effecten van de planalternatieven op verkeer en vervoer. Deze effecten liggen immers aan de basis van de bepaling van de milieueffecten. In de SMB kan daarbij worden volstaan met een weergave op hoofdlijnen. Voor onderbouwing en gedetailleerde resultaten kan verwezen worden naar de andere deelonderzoeken, vooral de verkeerskundige en de economische studies.

Geef in de SMB globale informatie over:

- De effecten van de verschillende alternatieven op bereikbaarheid, zowel van het Noorden als de Noordvleugel van de Randstad, uitgedrukt in reistijden tussen de regio's in het studiegebied. Geef daarbij een beschouwing over de invloed op congestieniveau's en betrouwbaarheid, uitgaande van de doelen in de Nota Mobiliteit. Betrek daarbij ook eventuele effecten op bestaande treindiensten, met name dienstregeling, maar bijvoorbeeld ook materieel en betrouwbaarheid;

⁶ In de hoofdtekst van het Document Raadpleging SMB is aangegeven dat uitsluitend naar de effecten van *aanleg* gekeken voor zover ze kunnen leiden tot significante effecten in VHR-gebieden of de EHS. Bijlage B Effectbeschrijving geeft echter een bredere beoordeling van de effecten van aanleg (bijv. voor het aspect water). De Commissie gaat er van uit dat daar waar relevant effecten van de aanleg niet beperkt blijven tot VHR- en EHS-gebieden.

- De effecten van de verschillende varianten op het kilometrage per vervoerwijze (conform LMS-indeling of vergelijkbaar: autobestuurder en -passagier, trein (lieftst ZZZ en conventioneel), naar deeltraject, gesplitst naar substitutie en generatie (met name voor de trein en bus). Daarbij dient een logische systeemaftakening gekozen te worden. Het gaat vooral om de hoofdverbindingen op de corridor, maar ook om verplaatsingen op de infrastructuur die onder invloed staat van wat er zich afspeelt op de corridor;
- Expliciteer de veronderstellingen over de milieukenmerken van de technieken (energie, emissies, geluid) die worden gebruikt om de effecten van uiteenlopende varianten te bepalen. Daarbij gaat het zowel om de kenmerken van de auto, trein en bus, waarbij in geval van de trein de relatie met snelheden expliciet wordt gelegd.

4.3 Natuur

Vraagstelling voor deze SMB is hoe in de Structuurvisie op juiste gronden een eerste selectie gemaakt kan worden van kansrijke alternatieven rekening houdend met mogelijke (significante) gevolgen voor:

- Vogel- en Habitatgebieden (VHR gebieden) op grond van art. 10a van de Natuurbeschermingswet;
- beschermde Natuurmonumenten;
- Ecologische hoofdstructuur (EHS).

Het Document Raadpleging SMB geeft aan dat daarbij niet alleen rekening gehouden wordt met de directe effecten van de afzonderlijke ingrepen, maar moet ook met cumulatie (incl. synergie).

De Commissie adviseert om deze vraagstelling op de volgende wijze uit te werken⁷.

Vogel- en Habitatrichtlijngebieden/Beschermde Natuurmonumenten

Geef op kaart op basis van reeds beschikbare informatie het voorkomen van soorten en habitats op grond waarvan het VHR gebied is aangewezen als speciale beschermingszone (sbz). Maak daarbij onderscheid naar de relevante gebiedstypen⁸.

Bespreek per VHR gebied/Beschermde Natuurmonument voor ieder van de alternatieven:

- de aard van het effect; daarbij gaat het om alle ruimtelijke ingrepen die direct of indirect gekoppeld zijn aan het alternatief, binnen het VHR gebied dan wel in de directe omgeving met kans op doorwerking in het VHR gebied (externe werking). Maak daarbij onderscheid tussen nieuwe tracés en uitbreiding van bestaande tracés;
- de zwaarte van het effect.

Geef op basis van expert judgement vervolgens een kwalitatieve inschatting van de verschillen tussen de alternatieven, rekening houdend met de afzonderlijke effecten en de effecten in samenhang (cumulatie / synergie).

⁷ Deze uitwerking sluit in haar benadering aan bij de inhoud van de zogenaamde Oriëntatiefase, zoals opgenomen in de Algemene Handreiking Natuurbeschermingswet 1998.

⁸ Bijvoorbeeld voor Vogelrichtlijngebieden: verblijfplaatsen, slaapplekken, foerageergebieden, trekroutes, broedplaatsen.

Mogelijk zijn de instandhoudingdoelstellingen voor de verschillende gebieden nog niet vastgesteld op het moment dat de SMB gereed is. Dit neemt niet weg dat het wenselijk is om hierop zo veel mogelijk te anticiperen.

De vraag wanneer sprake is van significante (cumulatieve) gevolgen behoeft op SMB-niveau nog niet volledig en éénduidig beantwoord te worden. Op basis van de systematische uitwerking van aard en zwaarte van het effect en de daarop gebaseerde kwalitatieve beoordeling kan per hot spot wel een onderbouwde onderscheid gemaakt worden tussen alternatieven:

1. waarvan zeker of mogelijk sprake is van significante negatieve gevolgen;
2. waarvan uitgesloten is dat er significante gevolgen optreden. Zoals onder 3.3.1 al aangegeven zal de SMB moeten aangeven of een alternatief mogelijk is waarbij effecten volledig voorkomen kunnen worden.

EHS

De beoordeling van effecten op de EHS kan, zoals het Document Raadpleging stelt, gericht worden op doelsoorten en natuurdoeltypen. Mits voorzien van een goede onderbouwing, kan daarbinnen nog een selectie van de belangrijkste soorten of typen plaats vinden. Voor de beschrijving en beoordeling van de effecten op de (geselecteerde) doelsoorten en natuurdoeltypen kan dezelfde methodiek gevolgd worden als hierboven aangegeven voor VHR gebieden.

Soortenbescherming

Gegeven het abstractieniveau van de SMB is naar de mening van de Commissie een quick scan op het voorkomen van soorten, zoals opgenomen in tabel 2 en 3 niet zinvol.

4.4 Landschap

Het Document Raadpleging SMB geeft voor het aspect Landschap meerdere beoordelingscriteria. De Commissie onderschrijft de uitwerking van de effectbeschrijving voor het aspect landschap zoals deze wordt gegeven in Bijlage B van het Document Handreiking SMB. Bij het onderdeel Belvédère gebieden kan een onderscheid gemaakt worden tussen al door de provincies begrensde en nog niet begrensde gebieden.

4.5 Geluid

Voorkomen moet worden dat de lokale effecten al te gedetailleerd in de SMB aan de orde komen⁹. Geadviseerd wordt om de effectbeschrijving te geven in globale contouren en te baseren op de volgende drie onderwerpen

1. Akoestisch relevante kenmerken van de planalternatieven (bronvermogen in relatie tot snelheid, bronvermogen in relatie tot baankenmerken (hoogte, materialen, frequentie);
2. Hotspots zoals afgeleid uit de inventarisatie van gevoelige bestemmingen (zie par 3.3.1.) w.o. stiltegebieden en gebieden met veel woningen, bijv >2000 woningen;
3. Mogelijkheden tot mitigeren van effecten bij geïdentificeerde hotspots.

⁹ Dit laat onverlet dat voor de MKBA gedetailleerde berekeningen uitgevoerd worden om een berekening te kunnen maken van kosten en baten.

4.6 Luchtverontreiniging

Emissies

Het Document Raadpleging lijkt te suggereren dat het bij het in beeld brengen van emissies alleen gaat om vermeden auto-emissies. Emissies als gevolg van elektriciteitsopwekking zullen echter ook in de beschouwing meegenomen moeten worden. Geef daarom inzicht in het energieverbruik en de daarmee gepaard gaande emissies (incl. CO₂).

Lokale luchtkwaliteit

Geef inzicht in de veranderingen in de lokale luchtkwaliteit. Beoordeel deze met een expert judgement via de benadering van de hotspots (hoge achtergrondconcentraties, verkeersaantrekkende werking stations, etc) en indien relevant de mogelijkheid voor mitigerende maatregelen. Gedetailleerde berekeningen voor NO₂ en fijn stof (PM₁₀) zijn in dit stadium niet nodig. Geef tevens globaal inzicht in de situatie indien PM_{2,5} als aanvullend toetsingskader in het luchtbeleid wordt ingevoerd.

4.7 Externe veiligheid

Geadviseerd wordt om een vergelijkbare aanpak te volgen als bij geluid.

1. Benoemen relevante kenmerken voor externe veiligheid van de planalternatieven.
2. Hotspots afleiden uit de inventarisatie van (beperkt) kwetsbare objecten (PR) en locaties waar zich grotere groepen mensen bevinden (GR).
3. Op hotspots de mogelijkheden tot mitigeren (technische maatregelen, ruimtelijke maatregelen, beheersbaarheid) aangeven.

Voor een kwantitatieve effectbeoordeling van bijvoorbeeld goederenvervoer over de sporen, is waarschijnlijk op het niveau van de SMB onvoldoende informatie beschikbaar. Hier kan volstaan worden met een kwalitatieve inschatting van de verschillen tussen de alternatieven.

Om een meer integrale afweging op het punt van veiligheid te kunnen maken, geeft de Commissie in overweging in de SMB ook aandacht te besteden aan de interne veiligheid van de verschillende verkeer- en vervoersalternatieven.

4.8 Cumulatie van ongelijksoortige effecten

Door op kaart per alternatief de afzonderlijke milieueffecten geluid, lucht, externe veiligheid, water en natuur; zowel afzonderlijk als (bijv. via transparanten of digitale overlay technieken) gecumuleerd in beeld te brengen, wordt duidelijk op welke plaatsen cumulatie van effecten optreedt.

Daarbij kan een kwalitatieve beschouwing gegeven worden over de ernst van de gecumuleerde effecten per alternatief en de punten waarop de alternatieven onderscheidend zijn.

4.9

Presentatie en vergelijking van alternatieven en presentatie

Presenteer voor alle planalternatieven (of delen daarvan)

1. hun bijdrage aan de geconstateerde problemen/doelen;
2. de totale gevolgen van de *aanleg* van de nieuwe infrastructuur én de gevolgen op de hotspots;
3. de totale gevolgen van het *gebruik* van de bestaande en nieuwe infrastructuur én de gevolgen op de hotspots;
4. de gevolgen van afgeleide ruimtelijke ontwikkelingen, zoals deze in de MKBA zijn opgenomen.

De Commissie adviseert om de integrale vergelijking van alternatieven voor alle effecten op te nemen in een achtergronddocument. De vergelijking in de samenvatting kan zich richten op die effecten die substantieel zijn én onderscheidend, mits voorzien van een toelichting op de (ir)relevantie van alle onderzochte aspecten.


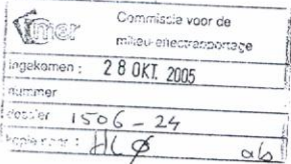
BIJLAGEN

bij het advies over de reikwijdte en het detailniveau van de
Strategische Milieubeoordeling Zuiderzeelijn

(bijlagen 1 t/m 2)

BIJLAGE 1

Brief van de opdrachtgever d.d. 26 oktober 2005 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

 Ministerie van Verkeer en Waterstaat Personenvervoer	
Commissie voor de milieueffectrapportage t.a.v. mevrouw ir. V.J.H.M. ten Holder, secretaris werkgroep Zuiderzeelijn Postbus 2345 3500 GH UTRECHT	 Commissie voor de milieueffectrapportage ingekomen : 28 OKT. 2005 nummer dossier 1506-24 opsteller HC Ø ab
Contactpersoon Maaïke Breukels Datum 26 oktober 2005 Ons kenmerk DGP/ZZL/U.05.02523 Onderwerp Adviesvraag SMB Zuiderzeelijn	Doorkiesnummer 070-3517139 Bijlagen 1 Uw kenmerk -
Geachte mevrouw Ten Holder,	
<p>Op 23 mei 2005 heeft een overleg plaatsgevonden tussen de projectorganisatie Zuiderzeelijn en het secretariaat van de Commissie m.e.r. over de mogelijke betrokkenheid van de Commissie bij de Strategische Milieubeoordeling (SMB) die in het kader van de Structuurvisie voor de Zuiderzeelijn wordt opgesteld. Vervolgens is op 19 oktober jl. de Structuurvisie Zuiderzeelijn en de SMB in een bijeenkomst toegelicht aan de Commissie m.e.r.. Omdat de projectorganisatie veel belang hecht aan de betrokkenheid van de Commissie m.e.r. bij de verschillende stappen die voor de SMB worden gezet, wil ik u via deze weg verzoeken om een aantal adviezen over de genoemde SMB, zoals ook besproken op 19 oktober jl..</p>	
<p><i>Structuurvisie en SMB</i></p> <p>Naar aanleiding van het rapport van de Tijdelijke Commissie Infrastructuur (TCI) heeft het kabinet besloten een Structuurvisie voor de Zuiderzeelijn op te stellen. Een Structuurvisie is een nieuw instrument uit de wijziging van de Wet Ruimtelijke Ordening. De Structuurvisie zal als basis dienen voor de discussie over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn en de besluitvorming daarover. Medio 2006 zal het kabinet een besluit nemen over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn, en het eventuele vervolgproces. Daarbij zal ook gemotiveerd worden hoe gevolgen voor natuur en milieu van het project zijn meegewogen.</p>	
Belangrijke onderdelen van de Structuurvisie zijn onder meer:	
<ul style="list-style-type: none">- een probleemanalyse;- een uitwerking van alternatieven;- integraal ruimtelijk ontwerp per alternatief;	
Directoraat-Generaal Personenvervoer Project Zuiderzeelijn Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6, Den Haag	Telefoon : 070 - 351 7139 Fax : 070 - 351 7335 Internet : www.mivverw.nl



- maatschappelijke kosten-batenanalyse;
- een breed proces met betrokkenen (maatschappelijke organisaties, regionale overheden, inwoners en bedrijfsleven);
- een marktverkenning.

Ook een Strategische Milieubeoordeling maakt onderdeel uit van de Structuurvisie. De SMB omvat een beschrijving van de effecten van de mogelijke alternatieven voor natuur en milieu en een beoordeling van die alternatieven op een globaal niveau, zoals dat in de Europese richtlijn 2001/42/EG en het wetsvoorstel voor de wijziging van de Wet Milieubeheer is aangegeven. Dit mondt vervolgens uit in een 'milieuraapport'.

Het proces om te komen tot de Structuurvisie inclusief het milieuraapport is formeel gestart met de openbare bekendmaking, die op 3 oktober jl. in de Staatscourant en een aantal landelijke en regionale kranten is geplaatst. Volgens planning zal de concept Structuurvisie, inclusief milieuraapport 1 april 2006 gereed zijn, waarna formele inspraak (6 weken) zal plaatsvinden. Besluitvorming door de Tweede Kamer vindt hierna plaats. In bijlage 1 vindt u een planning van de stappen die vanaf 3 oktober voor de SMB worden gezet.

Betrokkenheid Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. wordt op drie momenten om een advies gevraagd over de SMB:

1. Advies ten behoeve van het vaststellen van reikwijdte en detailniveau van de SMB (periode oktober 2005).
U kunt bij dit advies het document betrekken dat is opgesteld voor de raadpleging van betrokken overheden, en de bespreking van 19 oktober jl.
2. Een informele voortoetsing van het concept milieuraapport rond februari 2006.
3. Toetsingsadvies op het definitieve milieuraapport. De Structuurvisie en het milieuraapport zullen 1 april a.s. ter visie worden gelegd waarna tot half mei mogelijkheid tot inspraak wordt geboden. In dezelfde periode wordt de Commissie m.e.r. om het toetsingsadvies op het milieuraapport gevraagd.

Eerste werkafspraken over het eerste advies zijn inmiddels tussen de projectorganisatie Zuiderzeelijn en het secretariaat van de Commissie m.e.r. gemaakt. Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Ir. M.M. Eukken
Projectmanager Zuiderzeelijn

BIJLAGE 2

Projectgegevens

Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, directie Personenvervoer

Besluit: vaststellen Structuurvisie Zuiderzeelijn

Activiteit: het opstellen van een Structuurvisie, waarin een besluit wordt genomen over nut en noodzaak van de Zuiderzeelijn en waarin een eerste selectie plaats vindt van kansrijke oplossingen.

Procedurele gegevens:

verzoek om advies: 26 oktober 2005

advies uitgebracht: 25 november 2005

Bijzonderheden: Het Kabinet stelt een Structuurvisie op voor het project Zuiderzeelijn. Deze Structuurvisie bevat op basis van een brede probleemanalyse:

- een analyse van nut/noodzaak van de Zuiderzeelijn (ZZL);
- een eerste selectie van nader uit te werken alternatieven.

Deze Structuurvisie zal naar verwachting in april 2006 door het Kabinet worden vastgesteld, waarna een inspraakronde volgt. Vervolgens beslissen Kabinet en Tweede Kamer of nadere uitwerking van de Zuiderzeelijn plaats gaat vinden en welke alternatieven daarbij onderzocht gaan worden.

Ter ondersteuning van de besluitvorming over deze Structuurvisie worden meerdere studies tegelijkertijd verricht, te weten:

- een brede probleemanalyse;
- de Strategische Milieubeoordeling (SMB)¹⁰;
- onderzoeken naar de verkeerskundige effecten van de infrastructuur-oplossingen;
- integrale ruimtelijke ontwerpen langs de corridor Schiphol-het Noorden;
- de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA);
- marktverkenningen.

In de Structuurvisie zullen de resultaten van deze onderzoeken integraal gepresenteerd en beoordeeld worden.

In haar advies over de reikwijdte en het detailniveau van de SMB sluit de Commissie aan bij het Document Handreiking SMB en vraagt de Commissie o.a. aandacht voor:

- de wijze waarop bij het bepalen van nut en noodzaak milieuaspecten in de afweging worden betrokken;
- een afweging van de meerwaarde van verkeer- en vervoeroplossingen ten opzichte van andersoortige oplossingen;
- onderzoek naar verkeer- en vervoeroplossingen die geen significante gevolgen hebben voor waardevolle natuurgebieden met een beschermde status;
- een benadering via hotspots bij de effectbeschrijving wordt onderschreven, omdat deze goed aansluit bij het strategische niveau van de

¹⁰ Conform de EU richtlijn 2001/42/EG met in achtmeling van het wetsvoorstel SMB.

milieubeoordeling. Voor het aspect natuur geeft het advies een gerichte aanpak.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. J. van den Berg
ir. G. Blom (voorzitter)
prof.mr. A.A. Freriks
drs. S.R.J. Jansen
prof.dr. H.J. Meurs
prof.dr. G.P. van Wee
drs. G. de Zoeten

Secretaris van de werkgroep: ir. V.J.H.M. ten Holder

Advies over de reikwijdte en het detailniveau van de Strategische Milieubeoordeling (SMB) Zuiderzeelijn

Het Kabinet stelt een Structuurvisie op voor het project Zuiderzeelijn. Deze Structuurvisie bevat op basis van een brede probleemanalyse:

- een analyse van nut/noodzaak van de Zuiderzeelijn (ZZL);
- een eerste selectie van nader uit te werken alternatieven.

Ter ondersteuning van de besluitvorming over deze Structuurvisie worden meerdere studies tegelijkertijd verricht waaronder een Strategische Milieubeoordeling (SMB). Het advies van de Commissie richt zich op reikwijdte en detailniveau van de SMB en de afstemming tussen SMB en Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA).

ISBN 90-421-1687-0