



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Goederenroute Oost-Nederland

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1^e fase

12 juli 2013 / rapportnummer 2620-145



1. Oordeel over het milieueffectrapport 1^e fase

Het kabinet heeft een voorkeursbeslissing genomen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) om in de Randstad ruimte voor personenvervoer te maken door het goederenvervoer tussen Rotterdam en Oldenzaal te laten rijden over de Betuweroute, de IJssellijn en vervolgens via de Twentelijn of de Twentekanaallijn. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail hebben daarom het voornemen de spoorverbinding tussen Elst (de aansluiting op de Betuweroute) en de grensovergang bij Oldenzaal geschikt te maken als route voor goederenvervoer. Het voornemen wordt vastgelegd in een Tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. Ter ondersteuning van de besluitvorming wordt een m.e.r.-procedure in twee fasen doorlopen. Het Milieueffectrapport 1^e fase (verder MER 1^e fase) beschrijft de effecten van vier tracévarianten op het tracé Zutphen – Hengelo. Mede op basis van het MER 1^e fase wordt een keuze gemaakt voor een van de vier tracévarianten. De besluitvorming hierover is in het najaar van 2013 voorzien. In het MER 2^e fase zal het gehele tracé tussen Elst en Oldenzaal-grens worden beschouwd inclusief de gekozen variant op het tracé tussen Zutphen en Hengelo.

In dit advies geeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna ‘de Commissie’)¹ een oordeel over het MER 1^e fase.

Toegankelijkheid informatie

De Commissie vindt dat de stukken zelfs met aanvullende toelichting van het Ministerie IenM na vragen hieromtrent zeer ontoegankelijk en moeilijk te begrijpen zijn. Zij acht dit niet passend bij de ingrijpende aard van het voornemen en de weerstand die het voornemen in de omgeving oproept. De noodzakelijke informatie voor de besluitvorming is weliswaar voor de meeste effecten te destilleren uit de veelheid aan documenten, maar vanuit de functie van m.e.r. om duidelijke en transparante informatie te bieden aan betrokkenen is de Commissie van mening dat de toegankelijkheid niet voldoet. Ook constateert de Commissie dat de wijze van presenteren in de samenvattende tabel de daadwerkelijk optredende effecten en de verschillen tussen de varianten versluiert.

Vergelijking van de varianten

De varianten scoren op een groot aantal aspecten neutraal ten opzichte van de referentiesituatie of ten opzichte van elkaar. Terwijl de effecten op bijvoorbeeld geluid en externe veiligheid wel degelijk onderscheidend zijn voor de vergelijking van de varianten. Per variant zijn de effecten gesaldeerd weergegeven, hierdoor zijn de effecten per deelgebied niet langer zichtbaar. De informatie per deelgebied voor geluid en trillingen is in de effectrapporten wel te vinden, maar komt niet tot uitdrukking in de samenvattende tabel. Bijvoorbeeld de geluidsituatie van alle varianten wordt neutraal tot licht positief beoordeeld.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens vindt u in bijlage 1 bij dit advies of op www.commissiemer.nl. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder ‘Advisering’ of door in het zoekvak het projectnummer in te geven. Het meenemen van zienswijzen bij de advisering maakte geen onderdeel uit van de adviesaanvraag.

De eindbeoordeling is tot stand gekomen door in de beoordeling:

- uit te gaan van de totale effecten van zowel personen- als goederenvervoer;
- de effecten van de te treffen mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen op een bepaalde locatie) mee te rekenen in de geluidbeoordeling. Deze wettelijk benodigde mitigerende maatregelen zoals geluidschermen kunnen grote effecten hebben op het landschap en het leefklimaat. Dit laatste wordt niet zichtbaar gemaakt in de eindbeoordeling;
- effecten te salderen voor het hele studiegebied naar een score waarmee de onderscheidende verschillen tussen de varianten grotendeels wegvallen.

Externe veiligheid

Voor externe veiligheid worden alle varianten neutraal beoordeeld omdat allen aan de wettelijke vereisten voldoen. Het gegeven dat alle varianten voor externe veiligheid binnen de gestelde Basisnetplafonds blijven, wil niet zeggen dat er geen wijzigingen in effecten optreden die wel relevant kunnen zijn voor betrokkenen en besluitnemers. Hoewel er geen sturing plaatsvindt op de routing van vervoer gevaarlijke stoffen binnen het totaal aan goederen-transport is het aannemelijk dat de keuze voor één van de varianten om Bathmen leidt tot minder treinen met gevaarlijke stoffen die kopmaken in Deventer en de keuze voor de Twentekanaallijn tot minder treinen met gevaarlijke stoffen door Deventer en Almelo. Daarnaast is de Commissie van mening dat, hoewel wettelijk er geen verplichting bestaat om het groepsrisico te bepalen bij een vervoersbesluit, in de vergelijking van varianten dit groepsrisico wel moet worden meegenomen omdat de varianten wezenlijk verschillen op dit punt.

Oordeel over het MER 1^e fase

Alles afwegende signaleert de Commissie bij de toetsing van het MER 1^e fase een aantal tekortkomingen. Zij acht het opheffen ervan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over een keuze voor een van de vier tracévarianten. De Commissie adviseert voor besluitvorming over de keuze voor een van de vier tracévarianten in een aanvulling op het MER 1^e fase:

- inzicht te geven in de veranderingen in het plaatsgebonden risico per variant, het groepsrisico en de (absolute) veranderingen ten aanzien van de externe veiligheidseffecten binnen het emplacement Deventer voor de variant Kopmaken te Deventer. Gezien de onzekerheid in routing van gevaarlijke stoffen kan dit kwalitatief gegeven worden (zie verder § 2.1 van dit advies);
- de toegankelijkheid van de informatie MER 1^e fase alsnog sterk te vergroten door de effecten per deelgebied, de voor- en nadelen en de onderscheidende aspecten per variant op een centrale plek in het MER en de samenvatting te presenteren (zie verder §2.2 van dit advies).

In hoofdstuk 2 licht de Commissie het oordeel toe en doet zij aanbevelingen voor de op te stellen aanvulling. In hoofdstuk 3 geeft ze daarnaast aanbevelingen voor het MER 2^e fase. Deze aanbevelingen betreffen de robuustheid van de besluitvorming, leefklimaat en gezondheid, geluid, trillingen, natuur, landschap en cultuurhistorie, bodem en water.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen van het bevoegd gezag ontvangen en deze daarom niet bij haar advisering kunnen betrekken.

2. Gesignaleerde tekortkomingen

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en doet zij aanbevelingen voor de op te stellen aanvulling. Deze aanbevelingen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming.

2.1 Externe veiligheid

In het MER 1^e fase is nagegaan of de varianten binnen de gestelde plafonds in het (nog vast te stellen) Basisnet blijven. Alle varianten voldoen aan de hierin gestelde randvoorwaarden.

Op diverse plaatsen in het MER 1^e fase (pagina 11, 13, 42) wordt echter gesteld dat er geen verschillen zijn tussen de varianten voor het aspect externe veiligheid. De Commissie deelt deze stelling niet. Hoewel de vervoersaantallen binnen de maximale aantallen uit het Basisnet-spoor blijven en er geen directe sturing plaatsvindt op de routing van vervoer gevaarlijke stoffen binnen het totaal aan goederentransport is het aannemelijk dat de goederenvervoer herrouting effect zal hebben op de route van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor. De Commissie acht het aannemelijk dat er wijzigingen in het vervoer van gevaarlijke stoffen ontstaan waardoor de varianten verschillende scores. Een aantal voorbeelden:

- De variant Kopmaken in Deventer kent (binnen de gestelde plafonds) wezenlijk andere risico's dan de andere varianten. Bij deze variant moet er gerangeerd worden (beweging waarbij per definitie twee treinen op één spoor moeten komen en sporen gekruist worden). Tevens zijn er bij deze variant meer gelijkvloers kruisende treinpaden dan bij de andere varianten en dus is er een grotere kans op een aanrijding. Beide handelingen vinden plaats binnen de bebouwde kom.
- Wanneer voor een van de varianten rondom Bathmen wordt gekozen, betekent dit minder treinen die in de bebouwde kom van Deventer moeten kopmaken.
- Wanneer voor de Twentekanaallijn wordt gekozen zullen er waarschijnlijk minder goederentreinen met gevaarlijke stoffen door zowel Deventer als Almelo komen.

Kortom, er zijn wel degelijk verschillen tussen de varianten. Inzicht in deze verschillen ontbreekt in het MER 1^e fase. Dit inzicht is vanwege de onzekerheid in routing mogelijk niet kwantitatief met een met de werkelijkheid overeenkomende prognose te geven maar de Commissie is van oordeel dat kwalitatief inzicht wel gegeven kan en moet worden.

Verder constateert de Commissie dat in het MER 1^e fase alleen is ingegaan op de wettelijke normen ten aanzien van het plaatsgebonden risico (PR). De bepaling van het groepsrisico (GR) is geheel buiten beschouwing gelaten.² Hoewel de bepaling van het GR weliswaar niet wettelijk is voorgeschreven bij een vervoersbesluit, is de Commissie van mening dat voor de keuze tussen de varianten het GR wel moet worden meegenomen omdat de varianten wezenlijk verschillen op dit punt.

² Het GR wordt begrensd door in het Basisnet vastgelegde maximumwaarden aan de PR-waarden van 10⁻⁷ en 10⁻⁸.

Tot slot mist in het MER 1^e fase de onderbouwing van de stelling dat de toegenomen externe veiligheidsrisico's binnen het emplacement Deventer (bij de variant Kopmaken in Deventer) passen binnen de vigerende omgevingsvergunning van het emplacement. In het effectrapport Externe Veiligheid wordt verwezen naar de rapportage van de werkgroep Basisnet Spoor. In deze rapportage staat alleen vermeld dat de omgevingsvergunning voldoende ruimte biedt.

De Commissie adviseert voor besluitvorming over de keuze voor een van de vier tracévarianten in een aanvulling op het MER 1^e fase in ieder geval kwalitatief inzicht te geven in:

- de veranderingen in het plaatsgebonden risico per variant;
- het groepsrisico;
- en de absolute veranderingen ten aanzien van de externe veiligheidseffecten binnen het emplacement Deventer voor de variant Kopmaken te Deventer.

2.2 Vergelijking van de vier varianten

In de uitwerking van het MER 1^e fase zijn de toetsingscriteria onder meer in de samenvattende tabel (pagina 170) in beeld gebracht voor het gehele studiegebied voor personen- en goederenvervoer samen en niet per deeltraject of voor goederenvervoer apart. Dit geeft een overall beeld omdat ook de (positieve of negatieve) effecten van de variant Twentekanaallijn langs de Twentelijn worden meegewogen. Doordat effecten zijn gesaldeerd geeft deze aanpak echter geen inzicht in de specifieke knelpunten in de verschillende deelgebieden. In het MER 1^e fase zijn bijvoorbeeld het aantal geluidgehinderden en het aantal gebouwen waar de streefwaarde voor trillingshinder worden overschreden alleen voor het gehele studiegebied in beeld gebracht.

In de effectbeoordeling zijn mitigerende maatregelen meegenomen alleen niet voor het aspect trillingen. De beoordelingen geven daardoor het eindplaatje, maar niet de effecten met en zonder mitigerende maatregelen. Deze mitigerende maatregelen kunnen een behoorlijk effect hebben op de leefomgeving. Bijvoorbeeld bij de Twentelijn zijn de effecten van varianten met 1 en 2 goederenpaden gegeven. Doordat bij 2 goederenpaden meer maatregelen (moeten) worden genomen is de eindbeoordeling gelijk aan de beoordeling van 1 goederenpad. Bij 2 goederenpaden zijn echter hogere en langere geluidschermen nodig, deze hebben een negatief effect op het leefklimaat. Dit komt niet terug in de eindbeoordeling.

De Commissie is van oordeel dat uit het MER 1^e fase en de samenvattende tabel niet voldoende duidelijk wordt:

- in hoeverre effecten (bijvoorbeeld trillingen) bij de verdere besluitvorming prohibitief zouden kunnen zijn omdat mitigatie niet of slechts tegen zeer hoge kosten mogelijk blijkt. De gegeven investeringsbedragen bieden hier geen inzicht in.
- welke wijzigingen er voor externe veiligheid optreden per deelgebied. Het gegeven dat alle varianten voor externe veiligheid binnen de gestelde Basisnetplafonds blijven, wil niet zeggen dat er geen wijzigingen in effecten optreden die wel relevant kunnen zijn voor betrokkenen en besluitnemers. Voor sommige tracégedeelten zijn effecten mogelijk wel onderscheidend voor de vergelijking van alternatieven (zie ook §2.1 van dit advies).

- hoe de eindbeoordeling tot stand is gekomen. De geluidssituatie bijvoorbeeld wordt voor alle varianten neutraal (tot licht positief) beoordeeld. Deze eindbeoordeling komt tot stand door de effecten van de te treffen geluidmaatregelen per deelgebied (zoals geluidschermen op een bepaalde locatie) mee te rekenen in de score.
- wat de impact van mitigerende maatregelen op andere milieuthema's kan zijn. Bijvoorbeeld de vereiste hoge geluidschermen om aan de wettelijke normen te kunnen voldoen, hebben een grote impact op het landschap.

Hierdoor is onvoldoende duidelijk welke veranderingen in welke deelgebieden optreden. Deze informatie is essentieel om een goede afweging tussen de varianten te kunnen maken. De Commissie constateert dat de wijze van presenteren in de samenvattende tabel de daadwerkelijk optredende effecten en de verschillen tussen de varianten versluiert. De Commissie acht het van wezenlijk belang dat de milieu-informatie toegankelijk voor een ieder wordt gepresenteerd.

De Commissie adviseert voor de besluitvorming over de keuze voor een van de vier tracévarianten een aanvulling op het MER 1^e fase op te stellen waarin de milieu-informatie zo wordt gepresenteerd dat inzicht ontstaat in:

- in welke deelgebieden zich welke effecten mogelijk gaan voordoen;
- welke aspecten tussen de varianten het meest onderscheidend zijn;
- waar knelpunten kunnen ontstaan bijvoorbeeld ten aanzien van de mitigatie van trillingen;
- welke effecten wel en welke effecten niet goed te mitigeren zijn bijvoorbeeld voor trillingen en landschap.

3. Aanbevelingen voor het MER 2^e fase

In dit hoofdstuk doet de Commissie aanbevelingen voor het MER 2^e fase. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van het MER 2^e fase.

3.1 Onderbouwing voornemen: nut en noodzaak en prognoses

Het hoofddoel van PHS is 'meer reizigerstreinen op de trajecten tussen de grote steden in de Randstand, Noord-Brabant en Gelderland' (pagina 23) en 'goederentreinen zoveel mogelijk via de Betuweroute te laten rijden en vandaar via Zevenaar of Venlo of Oldenzaal de grens over' (pagina 24). Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het PHS zijn in relatie tot de goederenrouting Oost-Nederland (verder GON) enkele moties aangenomen. Deze moties waren aanleiding voor het uitvoeren van de volgende studies (pagina 30):

- lange termijn perspectief goederenvervoer per spoor inclusief herijking van prognoses;
- mogelijkheid van de binnenvaart om spoorvervoer over te nemen;
- maximaliseren van het gebruik van de Betuweroute;
- actualisatie van de studie naar de Noordtak van de Betuweroute (NOV studie).

Deze onderzoeksresultaten zijn in juli 2012 aan de Tweede Kamer aangeboden.³ De resultaten van deze onderzoeken hebben niet geleid tot een verandering in de besluitvorming. Het MER 1^e fase geeft zeer beknopt een samenvatting van de resultaten van de hierboven genoemde onderzoeken (pagina 30–32). Het MER 1^e fase gaat ervan uit dat de andere vervoersmodaliteiten geen afdoende alternatief bieden om goederenvervoer via het spoor op te vangen. Ook is het niet mogelijk om de verwachte hoeveelheid goederen via Zevenaar de grens over te vervoeren.

Na de Notitie Reikwijdte en detailniveau (verder NRD) heeft een herijking van de prognoses plaatsgevonden (onderdeel van het onderzoek Lange termijn perspectief spoorgoederenvervoer). Deze herijking heeft ertoe geleid dat de gehanteerde prognoses voor goederenvervoer over het spoor (globaal) met 20% naar beneden zijn bijgesteld in vergelijking met de NRD. In het MER 1^e fase zijn de prognoses vertaald naar aantallen treinen in de referentiesituatie en in de projectvarianten. De Commissie constateert dat deze vertaalslag alleen met veel inspanning te herleiden is uit achterliggende stukken die niet als bijlage bij het MER zijn gevoegd. Zij adviseert de prognoses en de vertaalslag naar aantallen treinen in het MER 2^e fase navolgbaar en voor iedereen toegankelijk te presenteren. In ditzelfde onderzoek is geconcludeerd dat GON voldoende toekomstvast is, uitgaande van geen toename van reizigersvervoer. Alleen in het hoog economisch scenario in 2040 zouden capaciteitsproblemen kunnen ontstaan. In het MER 1^e fase wordt (anders dan in de NRD) uitsluitend gewerkt wordt met een hoog groeiscenario. Hierdoor zijn effecten in het MER 1^e fase mogelijk overschat.

De Commissie beveelt aan om bij aanvang van de 2^e fase van de besluitvorming navolgbaar te bezien of nut en noodzaak en doelstelling van PHS GON nog valide zijn en daarbij :

- de goederenvervoerprognoses tegen het licht te houden en indien nodig bij te stellen;
- de prognoses in het MER 2^e fase navolgbaar te vertalen naar aantallen goederentreinen in zowel een laag en hoog groeiscenario;
- aan te geven of en zo ja hoe de eventueel bijgestelde prognoses van invloed zijn op het aantal (0, 1 of 2) goederenpad(en).

3.2 Leefklimaat en gezondheid

In het NRD advies heeft de Commissie geadviseerd om de aantasting van het leefklimaat als uitgangspunt te nemen bij de beoordeling van de effecten van het voornemen. Deze integrale benadering zou kunnen bestaan uit een kwalitatieve beschrijving van de veranderingen in de woon-, werk- en recreatieve kwaliteit van het plangebied als gevolg van de optelsom van effecten van geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, oversteekbaarheid en barrièrewerking. In het MER 1^e fase is een GES uitgevoerd. De thematisch uitgevoerde studies voor geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid bevatten meer en gedetailleerdere informatie dan de GES. Hierdoor is de toevoegde waarde van deze studie zeer beperkt. Anders dan in het MER is vermeld, is de GES niet geschikt voor een integrale beoordeling van het leefklimaat onder meer omdat de verschillende GES-scores niet bij elkaar kunnen worden opgeteld.

³ Kamerstuk 32.404, nr 57 met bijlagen (<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-32404-57.html>) .

De Commissie beveelt aan om in het MER 2^e fase verder in te gaan op leefklimaat en gezondheid en gebiedsgericht effecten (in cumulatie) te beschouwen.⁴ Geef daarnaast inzicht in:

- o de aantallen mensen binnen de verschillende geluidsklassen, ook onder de 50 dB;
- o het onderscheid tussen mensen met nu een hoge of een lage geluidbelasting; een klein beetje meer belasting pakt anders uit bij mensen die nu hoog of laag belast zijn;
- o aantallen ernstig gehinderden vanaf 45 dB Lden, aantallen ernstig slaapverstoorden vanaf 45 dB Lnight en het aantal blootgestelden vanaf 55 dB Lnight zijn berekend; deze lage blootstellingsklassen zijn van belang omdat ernstige hinder al begint bij 43 dB Lden en ernstige slaapverstoring bij 30 dB Lnight en substantiële slaapverstoring bij 40 dB;
- o de gezondheidsrelevante veranderingen in luchtkwaliteit; bijvoorbeeld in de 'Twenteka-naallijnvariant' neemt de concentratie PM₁₀ in Hof van Twente toe met 0,9 µg/m³.

3.3 Trillingen

In het MER 1^e fase zijn de trillingseffecten bepaald aan de hand van de Beleidsregel Trillingshinder Spoor.⁵ Er worden diverse knelpunten gesignaleerd door de toename van de trillingniveaus in gebouwen (bijvoorbeeld pagina 57, 81, 109, 134). Maatregelen om deze knelpunten op te lossen worden nog niet gegeven. Uit het MER 1^e fase blijkt echter ook dat maatregelen zowel aan de bron-, overdrachts- als ontvangerzijde veelal niet effectief, niet uitvoerbaar of zeer kostbaar zijn. De kosten van de te nemen maatregelen voor trillingen zijn niet begroot, die voor geluidmaatregelen wel. De Commissie schat in dat de kosten om de trillingproblematiek op te lossen vele malen hoger zullen zijn dan die voor geluid.

- o De Commissie beveelt aan in het MER 2^e fase inzichtelijk te maken of de trillingsproblematiek oplosbaar en betaalbaar is.

3.4 Geluid

Geluidmaatregelen in de referentiesituatie

Het MER 1^e fase (zie bijvoorbeeld figuur 3-2) maakt inzichtelijk dat er in de huidige situatie (2011) en in de referentiesituatie sprake is van overschrijding van de Geluidproductieplafonds (verder GPP) langs vele delen van de tracés. Dat betekent dat, ook zonder de realisatie van PHS GON, (doelmatige) maatregelen getroffen moeten worden om deze overschrijdingen te voorkomen. De Commissie constateert dat de maatregelen benodigd in de referentiesituatie in het MER 1^e fase ook als maatregelen worden genoemd bij de varianten. Hier is voor gekozen (pagina 39) omdat de Wet milieubeheer eisen stelt aan de geluidproductie.

⁴ Dit kan bijvoorbeeld via dosis-effect relaties. Zie voor deze relaties, rekenmethodieken en toelichting oa:

- Knol AB, BAM Staatsen(2005). Trends in the environmental burden of disease in the Netherlands 1980 - 2020. RIVM rapport 500029001;
- GGD-Richtlijn Gezondheidsaspecten Besluit Luchtkwaliteit. Landelijk centrum medische milieukunde. 8-12-2005;
- WHO-rapport (2009) 'Economic valuation of transport-related health effects'.

⁵ Beleidsregel Trillingshinder Spoor (BTS, 10 april 2012, gepubliceerd in de Staatscourant nr. 7532 van 18 april 2012) .

Dit leidt tot twee opties (pagina 39 geeft aan dat uitgegaan wordt van de eerste optie):

- de wettelijk vereiste geluidmaatregelen worden uitgevoerd en daardoor kunnen alle verwachte treinen in de referentiesituatie 2030 rijden;
- de minister kiest ervoor om geen aanvullende geluidmaatregelen uit te voeren, dan zullen niet alle verwachte treinen in de referentiesituatie 2030 kunnen rijden.

In het effectrapport geluid is in tabel 5.1 (pagina 24) het aantal gehinderden in de referentiesituatie gegeven met en zonder mitigerende geluidmaatregelen. De aantallen in het MER 1^e fase komen overeen met de aantallen gehinderden met geluidmaatregelen in de bijlage. Daaruit is uit af te leiden dat de referentiesituatie in het MER 1^e fase inclusief maatregelen is. De Commissie is van mening dat de huidige wijze van presenteren in het MER 1^e fase verwarrend werkt.

- De Commissie beveelt aan in het MER 2^e fase duidelijker onderscheid te maken in de beschrijving en in de figuren tussen enerzijds de wettelijk verplichte geluidmaatregelen in de referentiesituatie en anderzijds de geluidmaatregelen die specifiek bij het voorname behoren.

Huidige situatie en opvullen van de GPP's

In de huidige situatie (2011) vinden er op diverse plaatsen langs de IJssellijn en de Twentelijn overschrijdingen plaats van GPPs. Dat betekent dat er vanaf 2012 maatregelen (effectenrapport geluid pagina 26) getroffen zullen worden. Het aantal geluidgehinderden in de huidige situatie is echter bepaald zonder het effect van deze maatregelen. Het werkelijke aantal geluidgehinderden (vanaf 2012) zal dan ook lager uitkomen dan de genoemde 9400.

- De Commissie beveelt aan om in het MER 2^e fase het aantal (ernstig) gehinderden in de huidige situatie te bepalen inclusief het effect van nog te treffen maatregelen om binnen de GPP's te blijven.

In het effectenrapport geluid is verder aangegeven dat er een mogelijkheid is tot opvullen van de GPP's (figuur 7.3) waardoor het aantal geluidgehinderden ten opzichte van de huidige situatie (2011) toeneemt. Dat is volgens de Commissie niet mogelijk. Als er al in 2011 sprake is van overschrijding van GPP's (figuur 3.2 MER 1^e fase) lijkt het niet mogelijk dat er nog sprake kan zijn van opvullen van geluidsruimte.

- De Commissie beveelt aan om in het MER 2^e fase duidelijkheid te geven over de mogelijkheid tot opvulling van de GPP's.

Geluidbelast oppervlakte

Op pagina 42 van het MER 1^e fase is aangegeven dat GPP's weinig zeggen over de kwaliteit in de leef- en recreatieomgeving van mensen. Dat is de reden om het geluidbelast oppervlak te geven. In het MER wordt als belast oppervlak het totaal oppervlak gegeven. Daar zitten ook gebieden tussen zoals bedrijventerreinen en dus niet alleen de leef- en recreatieomgeving.

- De Commissie beveelt aan in het MER 2^e fase naast inzicht in het totaal geluidbelast oppervlak ook inzicht te geven in het geluidbelast oppervlak leef- en recreatieomgeving.

Stillere treinen

In het MER 1^e fase is gerekend⁶ met het uitgangspunt dat 80% van het materieel in 2020 en 2030 stil is.⁷ Dit stillere materieel maakt gebruik van blokremmen die bij het remmen veel minder dan de huidige gietijzeren blokremmen leiden tot vlakke kantjes op de wielen en daardoor minder geluid produceren. Er vindt reeds nu vervanging naar dit stillere type plaats. Omdat de gemiddelde levensduur van goederenwagons 25 jaar of langer is, duurt deze vervanging lang. Het risico bestaat dat in 2030 nog niet 80% van het materieel stil is. Dat kan ertoe leiden dat bij de jaarlijkse monitoring overschrijdingen van de GPP's worden geconstateerd waardoor het aantal goederentreinen beperkt moet worden of er alsnog aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

Verdeling treinen dag-nacht

De verdeling van de treinen over de dag-, avond- en nacht staat gegeven in bijlage I van het geluidrapport in aantallen per uur. Die verdeling is gegeven over het aantal rekeneenheden en niet over het aantal treinen. De rekeneenheden hebben voor omwonenden geen betekenis, het aantal treinen wel. De samenhang tussen rekeneenheden en treinen ontbreekt.

- Om omwonenden inzicht te geven in hoeveel treinen deze rekeneenheden representeren beveelt de Commissie aan in het MER 2^e fase naast de rekeneenheden ook het aantal treinen per etmaalperiode op te nemen en de aantallen navolbaar te onderbouwen.

3.5 Natuur

In het MER 1^e fase is op hoofdlijnen ingegaan op mogelijke ecologische effecten van de verschillende varianten. De toegepaste onderzoekscriteria en de daarop gebaseerde effectbeoordeling zijn goed beschreven. Omdat in dit stadium van het m.e.r.-traject nog geen gedetailleerde gegevens beschikbaar zijn over het voorkomen van beschermde (al dan niet verstoringsgevoelige) soorten, is de inschatting van de effecten vooral gericht op de omvang van het potentieel verstoord gebied (oppervlakte ruimtebeslag, lengte van extra barrièrewerking en toename van de oppervlakte geluidsverstoord zone). Daarnaast is in meer of mindere mate sprake van een (geringe) toename van de stikstofdepositie op nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het MER 1^e fase wordt al een goede aanzet gegeven voor de mogelijkheden om eventuele negatieve effecten te mitigeren (faunapassages, onderdoorgangen e.d.). Voor faunapassages wordt daarvoor in het MER ook al een voorstel op kaart gepresenteerd. Bij toepassing van de set aan mitigerende en eventueel compenserende maatregelen kunnen de verschillen tussen de varianten voor het aspect ecologie daardoor beduidend kleiner zijn dan het MER 1^e fase nu aangeeft.

De Commissie beveelt aan in het MER 2^e fase voor ecologie:

- de effectbepaling wederom te baseren op gedetailleerde recente ecologische gegevens;
- de opgave voor mitigatie en compensatie van te verwachten negatieve ecologische effecten expliciet te benoemen;
- aan te geven welke plaats de uitwerking van deze opgave in het uiteindelijke ontwerp krijgt.

⁶ Volgens het wettelijke Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

⁷ De zogenoemde categorie 11 uit het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

3.6 Landschap en cultuurhistorie

In het MER 1^e fase is een duidelijk onderscheid gemaakt tussen kwantitatieve en kwalitatieve aspecten bij de benadering van Landschap, cultuurhistorie en archeologie. Wat daarbij opvalt, is dat er geen vertaling gemaakt is van de systeembeschrijving van grotere landschapseenheden naar lokale situaties. Daaruit zou de samenhang tussen ondergrond, waterhuishouding, reliëf, cultuurhistorie, verschillend grondgebruik en schaalverschillen naar voren komen. Het MER geeft hierdoor geen informatie over het belang van bijvoorbeeld het netwerk van lanen, kanalen en beken en de landschappelijk strategische positie van de landgoederen.

- De Commissie beveelt aan om in het MER 2^e fase het inzicht in het verband tussen systeemkenmerken van het landschap en het landschap zoals het zich aan ons voordoet en wat daarin essentieel is, als basis voor het uiteindelijke ontwerp te gebruiken.

3.7 Bodem en water

Indien gekozen wordt voor de variant 'ten oosten van Bathmen' geeft het MER 1^e fase aan dat sprake is van een compensatieopgave ten aanzien van waterberging. Deze opgave is in deze fase nog niet verder uitgewerkt.

- De Commissie beveelt aan in het MER 2^e fase de nadere uitwerking van deze compensatieopgave expliciet te benoemen en op te nemen in het MER.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Prorail

Bevoegd gezag: Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

Besluit: keuze voor een voorkeursvariant op het tracé Zutphen – Hengelo

Categorie Besluit m.e.r.: m.e.r. vanwege categorie D2.2 en C2

Activiteit: Het voornemen behelst het geschikt maken van het huidige spoor tussen Elst en Zutphen, een keuze uit een aantal tracéalternatieven tussen Zutphen en Hengelo plus het geschikt maken van het spoor op de gekozen variant en het geschikt maken van het spoor tussen Hengelo en de grensovergang bij Oldenzaal.

Bijzonderheden: Het MER 1^e fase richt zich uitsluitend op de milieueffecten van het tracé Zutphen – Hengelo.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in: 21 december 2011

ter inzage legging informatie over het voornemen: 22 december 2011 t/m 15 maart 2012

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 21 december 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 27 februari 2012

inhoudseisen vastgesteld: juli 2012

kennisgeving MER 1^e fase: 21 mei 2013

ter inzage legging MER 1^e fase: 21 mei 2013 t/m 8 juli 2013

aanvraag toetsingsadvies MER 1^e fase bij de Commissie m.e.r.: 7 juni 2013

toetsingsadvies MER 1^e fase uitgebracht: 12 juli 2013

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

drs. W. Altenburg

ir. D.A. Boogert

ir. J.A. Huizer

ir. N.G. Ketting (voorzitter)

dr. M.J.F. van Pelt

ir. C.T. Smit (werkgroepsecretaris)

ir. E.R. Snijders

drs. F. Wijnants

dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel

7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, mei 2013;
- Ontwerpen MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V., 6 mei 2013;
- Effectrapport Geluid MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 6 mei 2013;
- Effectrapport Luchtkwaliteit MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- PHS GON: Effectrapport bereikbaarheid Passage Zutphen – Hengelo Definitief, Goudappel Coffeng, 26 maart 2013;
- PHS GON: Effectrapport bereikbaarheid hulpdiensten Passage Zutphen – Hengelo Definitief, Goudappel Coffeng, 26 maart 2013;
- Effectrapport Gezondheid MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Effectrapport Externe Veiligheid MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Effectrapport Trillingen MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Effectrapport Ecologie MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Effectrapport Waterhuishouding MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Effectrapport Bodem MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Effectrapport Landschap, Natuurbeleving en Cultuurhistorie MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Effectrapport Archeologie MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Effectrapport Ruimtelijke gevolgen MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;

- Effectrapport Energieverbruik en rittijd MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Effectrapport Toekomstvastheid MER 1e fase Goederenroute Oost-Nederland, Movares Nederland B.V, 1 mei 2013;
- Eindrapport verkenning maximale risicoruimte Basisnet Elst - Oldenzaal, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 26 januari 2011.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport 1^e fase
Programma Hoogfrequent Spoorvervoer:
Goederenroute Oost-Nederland

ISBN: 978-90-421-3786-8



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

