

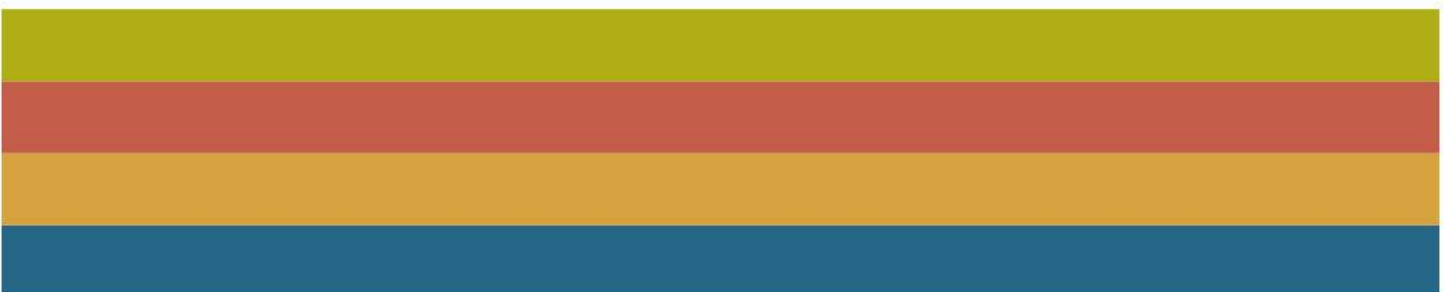


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Maaslijn Roermond – Nijmegen

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

2 februari 2016 / projectnummer: 3072



1. Hoofdpunten van het MER

De provincies Limburg en Noord-Brabant willen de kwaliteit van Maaslijn Nijmegen-Venlo-Roermond verhogen door onder andere elektrificatie, spoorverdubbelingen en hogere rijnsnelheden. Ook is een nieuwe halte voorzien (Grubbenvorst-Greenport Venlo). Om deze maatregelen ruimtelijk mogelijk te maken stellen beide provincies inpassingsplannen vast. Voor de besluitvorming hierover wordt de procedure voor milieueffectrapportage (m.e.r.) doorlopen en een milieueffectrapport (MER) opgesteld.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- de mate waarin de nu voorziene maatregelen bijdragen aan realisering van de lange termijnambitie;
- de mate van doelrealisatie van de Maaslijn, te weten verbetering van de bereikbaarheid via het spoor en vermindering van de overlast voor de omgeving;
- de milieueffecten van het voornemen en op globaal niveau een vergelijking van het doelbereik en de milieueffecten voor de situatie met en zonder realisatie van de nieuwe halte Grubbenvorst-Greenport Venlo. Beschrijf op globaal niveau ook de effecten van de noodzakelijke maatregelen in de directe omgeving van de nieuwe halte;
- de gevolgen van de maatregelen voor de ruimtelijke kwaliteit en de beleving van de lijn voor gebruikers en omwonenden.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op Ontwerp-Notitie Reikwijdte en Detailniveau Provinciale Inpassingsplannen Kwaliteitsverbetering Maaslijn (hierna 'de NRD', d.d. 10 november 2015. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op www.commissiemer.nl projectnummer 3072 in te vullen in het zoekvak.

2. Achtergrond, doelen en beleidskader

2.1 Achtergrond en doelen

In de NRD is aangegeven dat al een uitgebreid ontwerpproces is doorlopen en keuzes zijn gemaakt die geleid hebben tot de huidige voorstellen voor verbetering van de Maaslijn. Beschrijf in het MER deze keuzes en de (milieu-)argumenten die daarbij al dan niet een rol hebben gespeeld. Ga specifiek in op:

- de keuze voor de huidige maatregelen voor verbetering van de Maaslijn als tussenstap richting de gewenste volledige spoorverdubbeling op de langere termijn.² Geef aan in welke mate de nu voorzien maatregelen bijdragen aan realisering van de lange termijn-ambitie;³
- de aanleg van de nieuwe halte Grubbenvorst-Greenport Venlo. Onderbouw de toegevoegde waarde van deze halte in relatie tot de verwachte reizigersaantallen, te realiseren korte en lange termijn doelen en samenhangende milieueffecten.

Geef aan in hoeverre rekening wordt gehouden met relevante voorzienbare ontwikkelingen zoals de railterminal Venray.⁴

In de NRD wordt het verminderen van de overlast⁵ voor de omgeving als één van de doelen genoemd. Geef aan welke overlast, naast het gegeven dat elektrificatie van de spoorlijn leidt tot minder luchtverontreiniging, hier precies bedoeld wordt, bijvoorbeeld de overlast door geluid, trillingen, externe veiligheid, verkeersveiligheid en/of barrièrewerking. Beschrijf in welke mate de overlast moet verminderen, zodanig concreet dat het voornemen en mogelijk varianten hieraan getoetst kunnen worden.

Geef aan welke opgaven / knelpunten zich voordoen met andere functies langs het traject van de Maaslijn en/of het meerwaarde heeft als deze gelijktijdig worden aangepakt. Denk bijvoorbeeld aan de gewenste vermindering van de wachttijd bij de spoorwegovergang in Boxmeer.

2.2 Beleidskader en besluitvorming

De NRD geeft al een goed overzicht van de wet- en regelgeving en het beleid dat relevant is voor het voornemen. Ga daarnaast in het MER nog specifiek in op het relevante beleid ten aanzien van landschap in Brabant en Gelderland.⁶ Beschrijf de consequenties van wet- en regelgeving en beleid voor het voornemen.

² In de NRD is aangegeven dat de ambitie op de langere termijn zich richt op een verdere versterking van de (boven)regionale economische functie van de Maaslijn door nog meer nieuwe haltes, meer stoptreinen en snelle en doorgaande verbindingen te realiseren. Dit maakt spoorverdubbeling over de volledige lengte van de Maaslijn noodzakelijk.

³ Geef daarvoor een doorkijk op hoofdlijnen van de te verwachten milieueffecten bij aanleg en gebruik in de eindfase.

⁴ Zie in dit verband onder andere de zienswijze van de RMO.

⁵ Geef daarbij tevens aan of met overlast voor de omgeving, de huidige overlast bedoeld is of de te verwachten overlast in de referentiesituatie.

⁶ In de NRD wordt alleen verwezen naar het beleid in Limburg.

Geef aan welke besluiten na vaststelling van de inpassingsplannen in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3. Voorgenomen maatregelen en varianten

Beschrijf hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de voorgenomen maatregelen hebben bepaald. Gebruik het MER om de (milieu-)voor- en nadelen van de precieze locatie, maatvoering en het ruimtebeslag van deze maatregelen nader te onderzoeken en te optimaliseren. Met een dergelijke aanpak kunnen effecten op onder meer natuur en ruimtelijke kwaliteit worden voorkomen of beperkt.

De Commissie adviseert om de effecten van de voorziene nieuwe halte Grubbenvorst-Greenport Venlo afzonderlijk in beeld te brengen. Het gaat bij deze nieuwe halte om maximaal 1300 in- en uitstappers per dag.⁷ De gewenste rijtijdwinst die bereikt wordt door de overige maatregelen wordt bij realisatie van deze halte (gedeeltelijk) weer ongedaan gemaakt door de extra tijd die nodig is om treinen te laten stoppen. De Commissie adviseert dan ook het doelbereik en de effecten op het woon- en leefmilieu, de natuurlijke omgeving en de ruimtelijke functies op globaal niveau te vergelijken voor de situatie mét en zonder realisatie van de halte Grubbenvorst-Greenport Venlo.

In de NRD is aangegeven dat voor de realisatie van de halte Grubbenvorst-Greenport Venlo in het kader van het onderhavige besluit alleen de benodigde maatregelen voor de aanleg van de halte zelf aan de orde zijn. De maatregelen in de omgeving van de nieuwe halte zelf, zoals de toeleidende infrastructuur, het stationsplein, de fietsvoorzieningen en de parkeerruimte, maken geen onderdeel uit van het onderhavige project Maaslijn. Omdat deze maatregelen echter onlosmakelijk verbonden zijn aan het voorliggende initiatief adviseert de Commissie deze maatregelen en haar gevolgen op globaal niveau in het MER te beschrijven.⁸

4. Beschrijving doelbereik en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Beschrijf de effecten van het project Maaslijn tijdens in de aanlegfase (2016-2020) en de gebruiksfase (vanaf 2020 tot 2030). De Commissie merkt op dat voor geluid 10 jaar na openstelling/wijziging als maatgevend jaar geldt.⁹ Daarnaast wordt in de NRD aangegeven dat het goederenvervoer tot 2030 toeneemt, Dit betekent dat 2030 als effectjaar moet worden gekozen in plaats van 2026 zoals in de NRD wordt gegeven.

⁷ Mondelinge mededeling van het bevoegd gezag tijdens het locatiebezoek.

⁸ Zie in dit verband ook de zienswijze van de Natuur en Milieufederatie Limburg.

⁹ Besluit geluidhinder, artikel 1.1 onder f, in combinatie met het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Ga in op autonome niet-spooractiviteiten die mogelijk van invloed kunnen zijn op de intensiteit van het gebruik van de Maaslijn. Denk daarbij aan de containerterminal Venray en Tradeport-Noord. Geef aan of en in hoeverre een verbeterde Maaslijn aantrekkelijker kan worden voor goederen- en personenvervoer in een regionale context.

4.2 Doelbereik

Uit het beoordelingskader MER (tabel 4.1 NRD) maak de Commissie op dat het doelbereik (bereikbaarheid via het spoor) alleen kwalitatief wordt onderzocht. De Commissie adviseert echter de verbetering van de kwaliteit, robuustheid en capaciteit van de Maaslijn te kwantificeren. Zij adviseert ten minste een kwantitatieve onderbouwing van de te verwachten punctualiteitsverbetering, reistijdverkorting en capaciteit.¹⁰

4.3 Woon- en leefmilieu

Geluid- en trillinghinder

Het dieselmaterieel van de reizigerstreinen zal na 2020 vervangen worden door elektrisch materieel. Voor de bepaling van de milieueffecten zijn de eigenschappen van het elektrisch materieel relevant. Doordat dergelijk materieel naar verwachting lichter is dan dieselmaterieel neemt de geluid- en trillingemissie af. Tegelijkertijd wordt de snelheid van de trein echter opgevoerd, wat zal resulteren in een toename van deze emissies. Wat het netto-effect is op gevoelige bestemmingen langs de Maaslijn is vooralsnog niet met zekerheid vast te stellen en zal onderwerp van studie moeten zijn in het MER. De Commissie adviseert daarbij ook inzicht te geven in de mitigerende maatregelen die getroffen zullen worden om enerzijds te voldoen aan de wettelijke eisen en anderzijds om invulling te geven aan de doelstelling om de overlast te verminderen.

Onderbouw dat ook in de aanlegfase tot 2020 de Geluid Productie Plafonds (GPP) niet worden overschreden.¹¹

Trillingsterkten in gevoelige objecten zoals woningen worden door een groot aantal variabelen bepaald. Denk daarbij aan de bron (goederen- of reizigerstrein, snelheid van de trein), wijze van oplegging van het spoor, afstand tot het spoor, bodemeigenschappen, type fundatie en afmetingen van de woning. De Commissie vraagt in deze specifieke aandacht voor het in kaart brengen van de nul-situatie teneinde de effecten van het voornemen tegen af te kunnen zetten.

Luchtkwaliteit

Breng, aanvullend op de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5}, de rotemissies en -immissies in beeld. Roet is gebleken een belangrijke veroorzaker te zijn van luchtwegklachten. Verwacht mag immers worden dat door de toename van het aantal dieseltreinen de roetconcentraties tot 2020 nog wat zullen toenemen. Na de inzet van elektrisch materieel vanaf 2020 zullen de roetconcentraties naar verwachting sterk dalen.

¹⁰ Zie in dit verband ook de zienswijze van bijvoorbeeld dhr. P. Bisschop.

¹¹ Bij overschrijding kan, indien mitigerende maatregelen niet doelmatig zijn, een tijdelijke ontheffing worden aangevraagd.

Externe veiligheid

In de NRD is bij het aspect 'externe veiligheid' gesteld dat waarschijnlijk kan worden volstaan met een kwalitatieve benadering omdat over de Maaslijn geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats vindt. In de zienswijze van onder andere de gemeente Venlo wordt echter gemeld dat treinen tussen het chemiecluster in Sittard-Geleen en Duitsland gebruik maken van de zuidelijke Maaslijn. Voor zover de voorziene maatregelen consequenties hebben voor het vervoer van gevaarlijke stoffen adviseert de Commissie een kwantitatieve risicoanalyse uit te voeren om aan te tonen dat de risicoplafonds uit het Basisnet Spoor niet worden overschreden.

Gezondheid

In de NRD is aangegeven dat de effecten op de volksgezondheid als gevolg van geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid worden onderzocht middels de GES-methodiek of de MGR (MilieuGezondheidsRisico)-indicator. De Commissie wijst er op dat bij de toepassing van de GES-methodiek, door de grote (of ruime) klasseindeling, verschillen tussen varianten ten onrechte weg kunnen vallen als ze in dezelfde klasse zitten, of juist onevenredig worden vergroot als ze rond de klassegrens zitten en naar een hogere of lagere klasse schuiven. Ook zijn de gezondheidseffecten vanuit verschillende milieuaspecten (lucht, geluid, externe veiligheid) niet op te tellen tot één gezondheidseffectscore. Om deze reden geeft de Commissie in overweging de gezondheidseffecten te bepalen via gebruikmaking van de MGR-indicator.

Beschrijf de elektromagnetische compatibiliteit van het geëlektrificeerde vervoerssysteem met de omgeving en in welke mate dit leidt tot gezondheidsrisico's.

4.4 Natuurlijke omgeving

Natuur

Op voorhand kunnen significant negatieve effecten van het voornemen voor de Natura 2000-gebieden Boschhuizerbergen en Swalmdal, het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en beschermde soorten niet uitgesloten worden. Denk daarbij aan:

- oppervlakteverlies en versnippering door spoorverdubbeling, aanleg van onderstations en bij realisatie van de halte Grubbenvorst-Greenport Venlo;
- mogelijke toename van de geluidbelasting door de gewenste snelheidsverhoging;
- mogelijke toename van de stikstofdepositie door de inzet van bijvoorbeeld vrachtwagens en het frequenter rijden van dieseltreinen tijdens de aanlegperiode.

Indien significant negatieve effecten voor de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden niet op voorhand kunnen worden uitgesloten moet een Passende beoordeling worden opgesteld. In de Passende beoordeling kan worden onderzocht of het mogelijk is het voornemen in een worst-case situatie zodanig vorm te geven, te mitigeren of te beperken dat significante gevolgen voorkomen kunnen worden.¹²

¹² Uit de wetgeving volgt dat een activiteit uiteindelijk alleen doorgang kan vinden als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets¹² met succes wordt doorlopen. Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een activiteit, inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom de activiteit toch gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

Het project Maaslijn is als prioritair project opgenomen in het PAS. Breng in het MER de verandering in depositie als gevolg van het project in beeld aan de hand van een AERIUS-berekening, zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase. Geef aan welke mitigerende maatregelen zijn beschouwd om de depositie te verminderen. Maak aan de hand van de output van de bovengenoemde rekensom aannemelijk of op het moment van uitvoering ervan ontwikkelingsruimte voor het project in het PAS aanwezig is.

Beschrijf voor het NNN de geldende 'wezenlijke kenmerken en waarden'. Onderzoek welke gevolgen het voornemen heeft op deze waarden en of er voldaan kan worden aan de eisen die regelgeving en het NNN-beleid van de verschillende provincies stellen.

Beschrijf welke door de Flora- en faunawet beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt.¹³ Ga in op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze beschermde soorten¹⁴ en bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef indien verbodsbepalingen¹⁵ overtreden kunnen worden aan welke invloed dit heeft op de staat van instandhouding van de betreffende soort en formuleer zo nodig mitigerende maatregelen.

In het beoordelingskader MER (tabel 4.1 van de NRD) is aangegeven dat de effecten op de natuur op kwalitatieve wijze zullen worden bepaald. De Commissie acht in ieder geval met betrekking tot de geluidbelasting stikstofdepositie en bij oppervlakteverlies in Natura-2000 en/of NNN gebieden een kwantitatieve benadering nodig.

Landschap en ruimtelijke kwaliteit

Beschrijf op welke wijze het voornemen leidt tot veranderingen in ruimtelijke kwaliteit en beleving van de spoorlijn door gebruikers en omwonenden. Ondersteun deze beschrijving met visualiseringen met name waar het gaat om de elektrificatie en de daarmee samenhangende voorzieningen.

Door elektrificatie, aanleg van dubbelspoor, aanpassing van bruggen en een nieuwe halte zal het uiterlijk en landschappelijke inbedding van de spoorlijn veranderen. Analyseer daarom de huidige landschappelijke kwaliteiten en opgaven langs de lijn, mede aan de hand van de vigerende beleidskaders en geef aan of en zo ja welke visie op de beoogde ruimtelijke kwaliteit is / wordt ontwikkeld, daarbij rekening houdend met een volledig dubbelsporig tracé in de toekomst. Een dergelijke visie op ruimtelijke kwaliteit kan behulpzaam zijn bij de manier waarop bij ingrepen wordt omgegaan met verschillende functies langs het spoor¹⁶, als ook met betrekking tot de vormgeving en identiteit van de Maaslijn in de nieuwe situatie.

¹³ Op grond van de Flora- en faunawet en de daarop gebaseerde algemene maatregelen van bestuur en ministeriële regelingen bestaan er vier verschillende beschermingsregimes. Welk regime van toepassing is, is afhankelijk van de groep waartoe de soort behoort. Er wordt onderscheid gemaakt tussen de volgende categorieën: tabel 1 (algemene soorten), tabel 2 (overige soorten), tabel 3 (Bijlage IV Habitatrictlijn-/ bijlage 1 AMvB-soorten) en vogels.

¹⁴ Bij de inventarisatie van de beschermde soorten kan onder andere gebruik worden gemaakt van gegevens van het Natuurloket: www.natuurloket.nl en protocollen van de Gegevensautoriteit Natuur: www.gegevensautoriteitnatuur.nl.

¹⁵ De verbodsbepalingen zijn opgenomen in art. 8 (planten) en 9 - 12 (dieren) van de Flora- en faunawet.

¹⁶ Zo is bijvoorbeeld in de Natuurtoets verkend welke kansen er zijn om met de aanpassing van de Maaslijn bij te dragen aan verbetering van leefgebieden van soorten en het provinciaal soortenbeleid.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincies Limburg en Noord-Brabant

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincies Limburg en Noord-Brabant

Besluit: over provinciale inpassingsplannen

Categorie Besluit m.e.r.:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C2 en vanwege passende beoordeling

Activiteit:

Verbeteren van de kwaliteit van de Maaslijn Nijmegen-Venlo-Roermond door elektrificatie, spoorverdubbeling en realisatie hogere rijnsnelheden

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure op www.limburg.nl op 17 november 2015

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 19 november 2015 t/m 6 januari 2016

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 12 november 2015

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 2 februari 2016

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:

ir. J.J. Bakker

dr. G.P.J. Draaijers (werkgroepsecretaris)

ir. J.A. Huizer

mr. C.Th. Smit (voorzitter)

ir. E.R.Snijders

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies.

Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd.

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:

- Notitie reikwijdte en detailniveau, 10 november 2015
- Natuurtoets NRD PIP Maaslijn, 16 december 2015

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 19 januari 2016 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666

e mer@eia.nl

w commissiemer.nl

