



Commissie voor de  
**milieueffectrapportage**

## Maaslijn Roermond–Nijmegen

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

13 juli 2021 / projectnummer: 3072



**35 JAAR**

onafhankelijk en deskundig advies



# 1 Advies over het MER in het kort

De provincies Noord-Brabant, Limburg en Gelderland en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat willen de dienstregeling van de Maaslijn betrouwbaarder maken, de rijtijden verkorten en zorgen voor schoner vervoer met minder overlast voor de omgeving. Hiervoor wordt de spoorverbinding Nijmegen, Venlo en Roermond opgewaardeerd door het realiseren van spoorverdubbeling, hogere rijnsnelheden en elektrificatie. Voor de besluiten daarover is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') is gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

## Wat blijkt uit het MER?

### *Doelbereik*

Door de opwaardering daalt in 2030 het aantal treinen dat uitvalt met meer dan 60%. De rijtijden tussen Roermond en Nijmegen worden verkort met 7 minuten. De elektrificatie leidt tot een verbetering van de luchtkwaliteit<sup>1</sup>, een afname van de neerslag van stikstof op natuurgebieden en tot vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

### *Geluidhinder*

De geluidhinder langs de zuidelijke Maaslijn (figuur 1) neemt enigszins toe vanwege de hogere snelheid van de goederentreinen. Daar staat een geringe afname van de hinder langs de noordelijk Maaslijn tegenover omdat elektrische reizigerstreinen, ondanks de hogere snelheid, iets stiller zijn. De geluidhinder kan beperkt worden door bijvoorbeeld het toepassen van raildempers en/of het aanbrengen (of verlengen van bestaande) geluidschermen. De (financiële) doelmatigheid daarvan wordt nog onderzocht op basis waarvan mogelijk de geluidproductieplafonds moeten worden verhoogd. Het MER geeft aan dat ter hoogte van Roermond het op voorhand lastig is de geluidknelpunten volledig op te lossen omdat daar al raildempers en geluidschermen met de maximaal toegestane hoogte zijn opgenomen in het lopende saneringsplan.

### *Trillinghinder*

Door de snelheidsverhoging, het gebruik van (zwaarder) elektrisch materieel, en op bepaalde locaties de korter geworden afstand tot woningen, neemt lokaal de trillinghinder toe, hetgeen een negatief effect heeft voor de gezondheid van omwonenden. In Cuijk, Smakt, Grubbenvorst en Tegelen en bij verspreid liggende woningen treden overschrijdingen van grenswaarden voor trillingen op. Het MER geeft aan dat via de aanleg van zogeheten 'under sleeper pads'<sup>2</sup> en andere maatregelen aan of nabij het spoor, de overschrijdingen teniet gedaan kunnen worden. Van deze maatregelen is alleen op locaties waar de dwarsliggers al sowieso worden vervangen, de toepassing van under sleeper pads als (financieel) doelmatig beoordeeld.

---

<sup>1</sup> De Commissie merkt op dat de in het digitale MER gepresenteerde afnames in NO<sub>2</sub> en fijnstofconcentraties gebaseerd zijn op onderzoeken elders en van vóór 2015. Deze afnames moeten dan ook als indicatief beschouwd worden.

<sup>2</sup> Dit zijn elastische lagen die onder dwarsliggers in het spoor worden geplaatst.

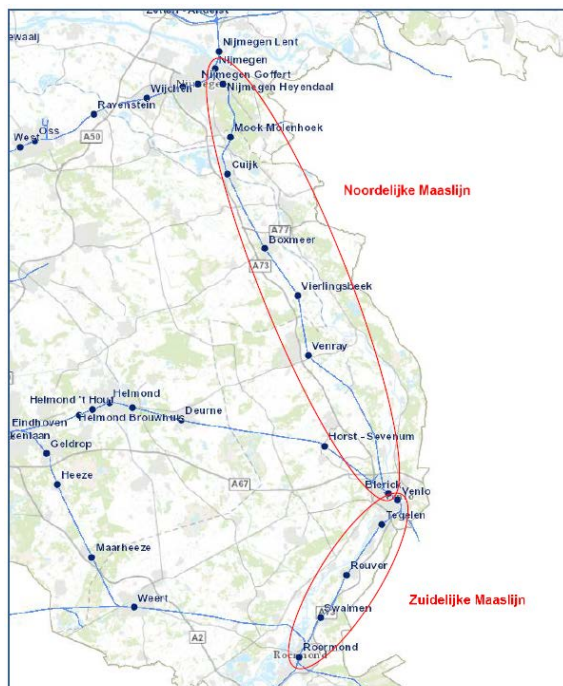
### Natuur en landschap

Door ruimtebeslag en verstoring door geluid verdwijnen delen van provinciaal beschermde natuurgebieden en van leefgebieden en verblijfplaatsen van beschermde soorten.

Maatregelen zijn voorzien om dit te mitigeren en te compenseren. Ter hoogte van spoorkruisingen worden faunapassages aangelegd. Dit leidt tot een verbetering van het functioneren van de ecologische verbindingzones. De elektrificatie zorgt er voor dat de spoorlijn op veel plaatsen meer zichtbaar wordt in het landschap.

### Wat is het advies van de Commissie?

Het MER is helder van structuur, goed leesbaar en bevat veel informatie over het doelbereik en de milieugevolgen van de opwaardering van de Maaslijn. Door het MER ook in digitale vorm uit te brengen is de informatie voor de diverse gebruikers goed toegankelijk. **De Commissie is van oordeel dat alle informatie aanwezig is voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over de provinciale inpassingsplannen.** In hoofdstuk 2 geeft zij nog enkele aandachtspunten mee voor het vervolgtraject. Deze hebben betrekking de effecten tijdens de aanlegfase, de beoordeling van de trillinghinder bij nieuwe woningen en op de toekomstbestendigheid van het voornemen.



Figuur 1 Ligging van de Maaslijn Nijmegen - Venlo - Roermond (bron: MER).

### Aanleiding MER

De provincies Noord-Brabant, Limburg en Gelderland en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat willen de kwaliteit van de Maaslijn - een spoorverbinding tussen Nijmegen, Venlo en Roermond - verhogen door het realiseren van elektrificatie, spoorverdubbeling en hogere rijnsnelheden. Doel is te komen tot een meer betrouwbare dienstregeling, een verkorting van rijtijden en schoner vervoer met minder overlast voor de omgeving. Voor deze opwaardering van de Maaslijn stellen de provincies Noord-Brabant en Limburg provinciale inpassingsplannen op. Omdat sprake is van een wijziging en uitbreiding van een spoorweg over lange afstand (categorie C2 van het Besluit m.e.r.) is sprake van m.e.r.-plicht.

### ***Rol van de Commissie***

*De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. De bevoegd gezagen – in dit geval de provincies Noord-Brabant en Limburg – besluiten over de provinciale inpassingsplannen.*

*De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt door nummer [3072](#) op [www.commissiener.nl](http://www.commissiener.nl) in te vullen in het zoekvak. Hier vindt u ook het advies voor reikwijdte en detailniveau voor het MER dat de Commissie op 2 februari 2016 heeft uitgebracht.*

## **2 Aandachtspunten voor vervolgtraject**

### **2.1 Effecten tijdens de aanleg**

Het MER geeft aan dat de mate van hinder tijdens de aanleg (periode 2023–2024) afhangt van de aanpak van de aannemer, het type materieel dat wordt ingezet en de precieze fasering van de werkzaamheden. De bouwmethode en –fasering wordt aan de markt overgelaten en moet plaatsvinden binnen de wettelijke kaders voor bouwhinder zoals aangegeven in het Bouwbesluit.<sup>3</sup> Zo wordt er van uitgegaan dat de geluidproductie van bouwwerkzaamheden moet voldoen aan de eisen gesteld in de Circulaire Bouwlawaai 2010. Als daar niet aan voldaan kan worden door de aannemer kan op grond van de algemene plaatselijke verordeningen (APV's) of andere gemeentelijke verordeningen een ontheffing worden aangevraagd, of moeten er tijdelijk mitigerende maatregelen genomen worden.

Voor het beperken van geluidhinder wordt in het MER het tijdelijk inzetten van geluidschermen genoemd. Verwacht wordt dat verkeersomleidingen alleen gedurende korte perioden nodig zijn.<sup>4</sup> Voor de overige vormen van hinder worden geen specifieke mitigerende maatregelen vermeld. De Commissie denkt voor het beperken van geluid- en trillinghinder aan het schroeven (in plaats van heien) van palen en het hydraulisch drukken (in plaats van intrillen) van damwanden. Lichthinder kan beperkt worden door bouwlampen te selecteren die gericht het werk belichten en zodoende een beperkt effect hebben op de omgeving. Verslechtering van de luchtkwaliteit kan beperkt worden door het zo veel mogelijk inzetten van elektrisch materieel.

De Commissie adviseert voor de besluitvorming over de omgevings- en APV-vergunningen de mogelijke hinderbeperkende maatregelen te beschrijven, en op basis daarvan de eisen te onderbouwen die worden gesteld aan aannemers om de hinder tijdens de aanleg te beperken.

---

<sup>3</sup> De Commissie merkt op dat het Bouwbesluit alleen gaat over bouwwerken. Een aantal werkzaamheden, zoals grondverzet en aanleg van werkwegen vallen daar echter niet onder. Het Bouwbesluit stelt eisen aan geluid- en trillinghinder. Aan bijvoorbeeld licht- en verkeershinder worden geen eisen gesteld.

<sup>4</sup> In het MER wordt een buitendienststelling van 9 dagen als voorbeeld genoemd.

## 2.2 Beoordeling trillinghinder nieuwe woningen

In het MER zijn drie aspecten van trillinghinder onderzocht, te weten het aantal gehinderden, het aantal panden met een kans op trillingschade en het aantal overschrijdingen van de streef- en grenswaarden uit het beoordelingskader voor trillinghinder. Voor aanpassingen aan het spoor geldt ter bescherming van bestaande woningen de Beleidsregel trillinghinder spoor (Bts). De Commissie merkt daarbij op dat in de Bts relatief hoge toenames van trillingniveaus toelaatbaar worden geacht, ook in situaties die al hoog belast zijn. Daarnaast geldt het doelmatigheidscriterium. Vaak zijn trillingreducerende maatregelen erg duur, waardoor maatregelen al snel als niet doelmatig worden beschouwd.

Nieuwe woningen nabij een bestaande spoorlijn moeten ten aanzien van trillingen voldoen aan strengere grenswaarden. Deze zijn opgenomen in de richtlijn, deel B van de Stichting Bouw Research 'Hinder voor personen in gebouwen – meet- en beoordelingsrichtlijnen'. Dit is geen wettelijke regeling maar de richtlijn wordt wel in de jurisprudentie als toetsingskader gehanteerd. Het MER maakt niet duidelijk of bestemde, maar nog niet gerealiseerde woningen in het onderzoek zijn meegenomen,<sup>5</sup> en zo ja hoe deze wat betreft trillinghinder zijn beoordeeld. Meestal worden in bestemmingsplannen een voorwaardelijke verplichting opgenomen om aan te tonen dat bij de omgevingsvergunning voor het bouwen moet worden aangetoond dat voldaan wordt aan de grenswaarden uit de richtlijn, deel B van de Stichting Bouw Research voor nieuwe situaties.

De Commissie adviseert hier bij de besluitvorming over de inpassingsplannen duidelijkheid over te geven.

## 2.3 Toekomstbestendigheid voornemen

Het voornemen richt zich op het oplossen van de huidige knelpunten in de dienstregeling op de Maaslijn. De ambitie voor de langere termijn (na 2030) richt zich op verdere spoorverdubbeling, namelijk over de volledige lengte van de Maaslijn. Hiermee moet het op termijn mogelijk worden meer stoptreinen te laten rijden, de overstapmogelijkheden van reizigers van snelle en doorgaande verbindingen te verbeteren, en een directe verbinding te realiseren tussen Arnhem, Campus Nijmegen, Heyendaal, Venlo Greenport en de kennisclusters in Parkstad Limburg en Zuid-Limburg.

De Commissie geeft in overweging bij besluitvorming over de provinciale inpassingsplannen inzicht te geven in de verwachte ontwikkelingen van het reizigers- en goederenvervoer op de Maaslijn na 2030. Geef op basis daarvan aan wanneer en waar naar verwachting nieuwe knelpunten ontstaan die om een oplossing vragen en hoe robuust in dat licht de nu gekozen oplossingen/maatregelen in de inpassingsplannen zijn. Geef aan of, en zo ja welke milieu- (en financiële) voordelen het eventueel biedt door nu al (beter) op de langere termijn ambities en verwachte ontwikkelingen van het reizigers- en goederenvervoer te anticiperen. Denk bijvoorbeeld aan het zoveel mogelijk voorkomen van een nieuwe periode met hinder als gevolg van aanlegwerkzaamheden, en aan het eerder doelmatig zijn van maatregelen ter beperking van geluid- en trillinghinder. Mogelijk dat ook bij het nemen van maatregelen ter

---

<sup>5</sup> In het achtergrondrapport trillingen is weliswaar aangegeven dat woningbouwplannen zijn meegenomen binnen het invloedsgebied (voor trillingen: 200 m aan weerszijden van de spoorbaan) bij het bepalen van de milieueffecten, echter dit rapport geeft vervolgens alleen de effecten op bestaande woningen.

vermindering van barrièrewerking al geanticipeerd kan worden op toekomstige spoorverdubbelingen.

## **BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing**

### **Toetsing door de Commissie**

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

### **Samenstelling van de werkgroep**

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Jan Bakker

dr. Geert Draaijers (secretaris)

ir. Hans Huizer

Marja van der Tas (voorzitter)

### **Besluiten waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld**

Provinciale omgevingsplannen Limburg en Noord-Brabant.

### **Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?**

Voor activiteiten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een MER vereist zijn. De bijlagen C en D bij het Besluit milieueffectrapportage geven aan om welke [activiteiten](#) het gaat. Voor deze procedure gaat het om een wijziging en uitbreiding van een spoorweg over lange afstand (categorie C2 van het Besluit m.e.r.).

### **Bevoegd gezagen**

Provincies Limburg en Noord-Brabant.

### **Initiatiefnemers**

De provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

### **Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?**

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die de bevoegd gezagen hebben toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

### **Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?**

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op [www.commissiemer.nl](http://www.commissiemer.nl) projectnummer [3072](#) in te vullen in het zoekvak.

**Commissie voor de milieueffectrapportage**  
A. v. Schendelstraat 760  
3511 MK Utrecht

t 030-2347666  
e [mer@eia.nl](mailto:mer@eia.nl)  
w [commissiemer.nl](http://commissiemer.nl)

