

Advies voor richtlijnen
voor het milieu-effectrapport
Internationale Spoorverbinding
Randstad-Noord-Duitsland
door de provincie Groningen

30 november 1993

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
internationale spoorverbinding Randstad-Noord-Duitsland
door de provincie Groningen / [Commissie voor de
milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de
milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-617-4

Trefw.: milieu-effectrapportage; Groningen (provincie)
/ spoorwegen; Groningen (provincie).



commissie voor de milieueffectrapportage

College van Gedeputeerde Staten
van de provincie Groningen
Postbus 867
9700 AW GRONINGEN

uw kenmerk
93/18.008/c MAA

uw brief
d.d. 29 september 1993

ons kenmerk
U889-93/Mo/mp/535-26

onderwerp
Advies voor richtlijnen MER Internationale
Spoorverbinding Randstad-Noord-
Duitsland in de provincie Groningen

Utrecht,
30 november 1993

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Internationale Spoorverbinding Randstad-Noord-Duitsland in de provincie Groningen.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. P. van Duursen
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Internationale Spoorverbinding Randstad-Noord-
Duitsland in de provincie Groningen

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport
Internationale Spoorverbinding Randstad-Noord-Duitsland
door de provincie Groningen

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport
Internationale Spoorverbinding Randstad-Noord-Duitsland door de provincie Groningen,

uitgebracht aan het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen door
de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

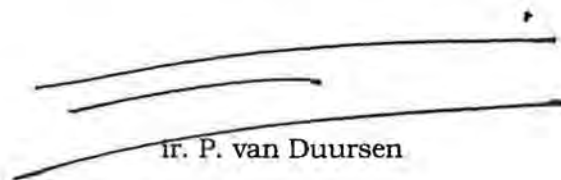
de werkgroep m.e.r. Internationale Spoorverbinding Randstad-Noord-Duitsland
in de provincie Groningen

de secretaris



drs. S.A.A. Morel

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 30 november 1993

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Samenvatting	1
1 Inleiding	3
2 Probleemstelling en doel	4
3 Te nemen en genomen besluiten	4
4 Voorgenomen activiteit en alternatieven	5
4.1 Algemeen	5
4.2 Uitgangspunten voor het ontwerp van de spoorlijn	5
4.3 Tracé-alternatieven	6
4.3.1 In beschouwing te nemen tracé's	6
4.3.2 Beschrijving van tracé-alternatieven	6
4.4 Meest milieuvriendelijke alternatief	7
4.5 Nul-alternatief	7
4.6 Nulplus-alternatief	7
5 Bestaande toestand van het milieu en milieugevolgen	8
5.1 Algemeen	8
5.1.1 Studiegebied	8
5.1.2 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	8
5.1.3 Gevolgen voor het milieu	9
5.2 Bodem en water	9
5.3 Vegetatie en fauna	10
5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	10
5.5 Woon- en leefmilieu	11
6 Vergelijking van de alternatieven	11
7 Leemten in kennis en informatie en evaluatie	12
8 Presentatie van het MER	12
9 Samenvatting van het MER	13

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 september 1993 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld advies uit te brengen.
2. Tekst van de openbare bekendmaking in de Staatscourant nr. 187 d.d. 30 september 1993.
3. Projectgegevens.
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen.

SAMENVATTING

Provinciale Staten van de provincie Groningen hebben het voornemen in het streekplan het tracé voor een snelle spoorwegverbinding voor het gedeelte Groningen-Leer vast te leggen. Omdat het streekplan het eerste ruimtelijk plan is dat voorziet in de tracé-faststelling voor de spoorwegverbinding, wordt de m.e.r.-procedure doorlopen ten behoeve van vaststelling van het streekplan.

Probleemstelling en doel (hoofdstuk 2)

Centraal in het MER staat de vraag naar de noodzaak van een nieuwe danwel verbeterde internationale spoorverbinding tussen de Randstad en Hamburg via Groningen, voor personen- en goederenvervoer, voor treinen met snelheden tot 300 km/uur. Vervolgens is in het MER de vraag wat de gevolgen voor het milieu zijn van de tracé-alternatieven, en waarin de gevolgen van deze tracés van elkaar verschillen.

Beleid en besluitvorming (hoofdstuk 3)

Beschreven moet worden hoe de besluitvorming over de ruimtelijke reservering voor het tracé in het streekplan zich verhoudt tot de besluitvorming over de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn. Ook de aansluiting op het Duitse spoornet en de milieugevolgen van de tracés in Duitsland dienen aan de orde te komen, aangezien de tracés op verschillende punten de grens overgaan.

Voorgenomen tracé en alternatieven (hoofdstuk 4)

Voor het gebruik van de spoorlijn kunnen scenario's worden ontwikkeld. Deze zijn met name gebaseerd op de gewenste treinsnelheden (max. 200 km/uur of max. 300 km/uur) en op de aard van het gewenste vervoer (personen en/of goederen). Uitgaande van de scenario's worden basisontwerpen ontwikkeld, die gehanteerd worden bij de beschrijving van de milieugevolgen.

De informatie in het MER over de alternatieve tracés moet gericht zijn op de tracé-keuze.

Het MER dient aan te geven waarom voor de vier tracés die in de startnotitie zijn aangeduid is gekozen en waarom gebruik maken van het bestaande tracé (hetgeen iets anders is dan 'zoveel mogelijk gebruik maken van' in tracé nr. 3) niet beschouwd is als mogelijk alternatief.

Het meest milieuvriendelijke tracé kan betrekking hebben op zowel tracering (route-varianten) als inrichtingswerken (geluidschermen, ondertunneling en dergelijke). Hierbij dient aandacht te worden besteed aan de volgende milieu-aspecten:

- geluid- en trillingshinder;
- landschappelijke inpassing;
- bodem en waterhuishouding, beïnvloeding grond- en oppervlaktewater;
- aantasting natuurwaarden.

Naast het meest milieu vriendelijke alternatief kan het MER een nul-alternatief en een nulplus-alternatief onderscheiden.

Bestaande toestand van het milieu en milieugevolgen (hoofdstuk 5)

Het MER dient op hoofdlijnen beschrijvingen te geven van de bestaande milieutoestand en de milieugevolgen van de tracés, betreffende:

- Bodem en water.
- Vegetatie en fauna.
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie.
- Woon- en leefmilieu.

Vergelijking van alternatieven (hoofdstuk 6)

In het MER moet een vergelijking worden gemaakt tussen de tracé-alternatieven en -varianten en de autonome ontwikkeling. De vergelijking moet tevens gebaseerd zijn op de normen en streefwaarden die zijn geformuleerd in het milieubeleid.

Samenvatting (hoofdstuk 9)

De samenvatting van het MER moet als zelfstandig stuk leesbaar zijn en de kern van de hoofdtekst van het MER weergeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dit goed gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

1 INLEIDING

Provinciale Staten van de provincie Groningen hebben het voornemen in het streekplan het tracé voor een snelle spoorwegverbinding voor het gedeelte Groningen-Leer vast te leggen. Dit tracé-gedeelte moet aansluiten op de zogenoemde Zuiderzeespoorlijn, zodat een snelle spoorwegverbinding ontstaat tussen de Randstad en Bremen/Hamburg, via de Flevopolder en Groningen. Omdat het streekplan het eerste ruimtelijk plan is dat voorziet in de tracévaststelling voor de spoorwegverbinding, wordt de m.e.r.-procedure doorlopen ten behoeve vaststelling van het streekplan. Provinciale Staten van de provincie Groningen zijn zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag voor dit project. Het betreft een ruimtelijke reservering voor een voorkeurstracé. Voor de uiteindelijke realisatie van het voorkeurstracé zal het Rijk deze moeten opnemen in een planologische kernbeslissing. Conform de nieuwe Tracéwet zal dan een tracévaststellingsprocedure, wederom gekoppeld aan een m.e.r.-procedure moeten worden doorlopen.

Per brief van 29 september 1993 (bijlage 1) heeft Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het (MER).

Bijlage 2 bevat de tekst van de openbare bekendmaking, de belangrijkste projectgegevens zijn opgenomen in bijlage 3.

Het onderhavige advies is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep is weergegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies *de Commissie* genoemd. Het doel van het advies van de Commissie is de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

Bij de opstelling van het advies heeft de Commissie goed gebruik kunnen maken van de schriftelijke reacties die via het bevoegd gezag zijn ontvangen. Een lijst van deze reacties is opgenomen in bijlage 4. In de tekst van het advies wordt daar met voetnoten naar verwezen.

2

PROBLEEMSTELLING EN DOEL

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Het MER zal de volgende vragen dienen te beantwoorden:

- Waarom is een nieuwe danwel verbeterde internationale spoorverbinding tussen de Randstad en Hamburg via Groningen nodig, voor personen- en goederenvervoer ¹?
- Waarom is voor een dergelijke verbinding een hoge snelheidslijn (300 km/uur) één van de opties?
- In hoeverre wordt met het project een wijziging van de modal split ten gunste van een het railverkeer en -vervoer nagestreefd en in hoeverre is de keuze van de tracés hierop gericht ²?

3

TE NEMEN EN GENOMEN BESLUITEN

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

Aangegeven zal moeten worden welke genomen besluiten door Rijk en provincie de basis vormen voor het voornemen tot het aanleggen van het spoortraject Groningen-Leer.

Hoe verhoudt de besluitvorming over de ruimtelijke reservering in het streekplan zich tot de besluitvorming over de aanleg van de Zuiderzeespoorlijn? Wat is de invloed van de besluitvorming over het in Duitsland gelegen traject op de besluitvorming over het traject Groningen-Leer? Hierbij zal aangegeven moeten worden op welke manier bij de tracé-keuze wordt rekening gehouden met milieugevolgen van de alternatieve tracés in Duitsland, aangezien de tracés op verschillende punten de grens overschrijden³].

Het MER moet kort aangeven volgens welke procedure en via welke tijdspad het besluit zal moeten worden voorbereid en genomen. Vermeld dient te worden welke besluiten nog zullen moeten worden genomen om het project te realiseren. Hierbij is aandacht vereist voor de relatie van deze m.e.r.-procedure

1 Zie ook inspraakreacties 10 en 11, bijlage 4.

2 Zie ook inspraakreactie 3, bijlage 4.

3 Zie ook inspraakreacties 4, 7, 10, 12, 13, 14, 17 en 18, bijlage 4.

met de toekomstige PKB-procedure over de tracé-faststelling, waarvoor eveneens een m.e.r.-procedure nodig is⁴].

Bij de beschrijving van te nemen en genomen besluiten kan onder andere gebruik gemaakt worden van de beleidsdocumenten die in de startnotitie zijn genoemd.

4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen"*.

4.1 Algemeen

De m.e.r.-procedure wordt uitgevoerd ten behoeve van de besluitvorming over het tracé voor de spoorwegverbinding Groningen - Leer. Dit betekent dat de informatie over de alternatieve tracés inzicht moet geven in (verschillen tussen) de milieugevolgen van de te onderzoeken tracés.

4.2 Uitgangspunten voor het ontwerp van de spoorlijn

In de startnotitie is sprake van een 'basisontwerp', zodat de verschillende tracés op basis van hetzelfde ontwerp met elkaar vergeleken kunnen worden. Het is niet duidelijk wat daarmee bedoeld wordt. In hoeverre kunnen inrichtingselementen die van belang zijn voor de tracé-keuze nog worden verwerkt in het basis-ontwerp?

Het toekomstige gebruik van de spoorlijn bepaalt het basisontwerp, en kan tevens van invloed zijn op de tracé-keuze. Omdat de uitgangspunten die zijn genoemd in de startnotitie (pag. 3) verschillende eisen stellen aan een basisontwerp, zijn 2 scenario's mogelijk als vertrekpunt voor basisontwerpen.

1. een spoorlijn uitsluitend voor treinen met snelheden tot 300 km/uur (personenvervoer, met hooguit 1 stopplaats);
2. een spoorlijn voor treinen met snelheden tot circa 200 km/uur (personen- en goederenvervoer, ook geschikt voor binnenlands vervoer, met meerdere stopplaatsen).

Uitgaande van deze scenario's worden keuzen gemaakt in de basisontwerpen ten aanzien van:

- * de aard van het vervoer (personenvervoer, goederenvervoer, vervoer voor gevaarlijke stoffen) in relatie tot type materieel en rijnsnelheden;
- * het aantal treinen dat per tijdseenheid zal rijden;

4 Zie ook inspraakreactie 11, bijlage 4.

- de technische randvoorwaarden, die verschillend zijn voor een tracé met treinen van 300 km/uur, respectievelijk treinen tot circa 200 km/uur: bogen, hellingspercentages, ongelijkvloerse kruisingen met andere infrastructuur, breedte van baanlichamen in verband met de direct benodigde of te reserveren ruimte voor het aantal gewenste sporen (twee of vier).

4.3 Tracé-alternatieven

4.3.1 In beschouwing te nemen tracé's

In de startnotitie is sprake van vier in beschouwing te nemen tracé's voor het traject Groningen - Leer:

- via Delfzijl - Emden;
- zoveel mogelijk gebundeld met Rijksweg A7;
- zoveel mogelijk gebruik makend van de bestaande spoorwegverbinding;
- ten zuiden van Rijksweg A7.

Waarom is voor deze vier tracés gekozen en waarom is gebruik maken van het bestaande tracé (hetgeen iets anders is dan 'zoveel mogelijk gebruik maken van' in tracé nr. 3) niet beschouwd als mogelijk alternatief?

De startnotitie geeft aan dat in de voorstudies het tracé dat Groningen en Leer met een vrijwel rechte lijnen met elkaar verbindt is afgefallen. Ook zijn voor de vier alternatieven tracé-varianten onderzocht, die niet meer als reële varianten worden beschouwd. Het MER zal duidelijk moeten maken waarom dit tracé, respectievelijk deze varianten zijn afgefallen.

Voor de aansluiting van de alternatieve tracés op het Duitse spoorwegen-net zullen de alternatieve mogelijkheden besproken en beoordeeld moeten worden op haalbaarheid.

4.3.2 Beschrijving van tracé-alternatieven

Voor de tracés dient het MER een beschrijving te geven van de volgende aspecten:

- de ligging en de karakteristieken van het tracé: welke gebieden met welke functies (wonen, landbouw, natuur, industrie, recreatie en dergelijke) worden doorsneden⁵?
- welke (globaal te beschrijven) maatregelen ter bescherming van het milieu worden genomen?
- welke kunstwerken (bruggen, tunnels⁶], viaducten en dergelijke) zijn nodig?
- zijn er specifieke werkzaamheden nodig tijdens de aanleg van de spoorlijn, die onomkeerbare milieugevolgen kunnen veroorzaken (bijvoorbeeld in de waterhuishouding)?
- welke beperkingen leggen de tracés op aan de planologische ontwikkelingen in het gebied?

5 Zie ook inspraakreacties 3 en 6, bijlage 4.

6 Bijvoorbeeld een tunnel onder de Eems in tracé 1, zie inspraakreactie 3, bijlage 4.

Bij de beschrijving moet gebruik gemaakt worden van overzichtelijk kaartmateriaal, met een voldoende detaillering om nauwkeurig inzicht te geven in de ligging van de tracés.

4.4 Meest milieuvriendelijke alternatief

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

Per tracé-alternatief kan een meest milieuvriendelijke variant worden aangegeven, waarin de nadelige milieugevolgen worden voorkomen en indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk worden beperkt⁷. Dit kan gebeuren op het niveau van tracering (route-varianten) en inrichtingswerken (geluidschermen, ondertunneling). Uit de meest milieuvriendelijke varianten wordt vervolgens één meest milieuvriendelijk tracé gekozen. Hierbij dient aandacht te worden besteed aan de volgende milieu-aspecten:

- geluid- en trillingshinder;
- landschappelijke inpassing;
- bodem en waterhuishouding, beïnvloeding grond- en oppervlaktewater;
- aantasting natuurwaarden.

Aangegeven moet worden welke keuzen bij het bepalen van het meest milieuvriendelijke alternatief gemaakt worden bij de afweging van ongelijksoortige effecten, zoals geluidhinder versus aantasting natuurwaarden.

4.5 Nul-alternatief

Het nulalternatief is het alternatief waarin geen snelle spoorwegverbinding wordt gerealiseerd. Door toetsing aan de doelstellingen van het project zal het MER moeten aantonen in hoeverre het nulalternatief beschouwd kan worden als een reëel alternatief.

4.6 Nulplus-alternatief

Het MER kan een zogenoemd nulplus-alternatief beschrijven. Bij dit alternatief wordt de bestaande spoorwegverbinding verbeterd, bijvoorbeeld door technische aanpassingen zoals elektrificeren.

Ook voor het nulplus-alternatief zal het MER door toetsing aan de doelstellingen van het project moeten aantonen in hoeverre het beschouwd kan worden als een reëel alternatief.

⁷ Zie ook inspraakreactie 3, bijlage 4.

5

BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN MILIEUGEVOLGEN

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

5.1 Algemeen

5.1.1 Studiegebied

Als studiegebied wordt aangemerkt de onderscheiden tracés met hun directe omgeving en de aangrenzende gebieden die door de spoorweg zowel in de aanlegfase als op de langere termijn kunnen worden beïnvloed. Per milieu-aspect (bodem, grond- en oppervlaktewater, natuur, landschap, geluidhinder en dergelijke) zal de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen. De beschrijving dient die gebiedsdelen te omvatten, waar veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de aanleg van de spoorlijn. Gebieden die belangrijke geohydrologische, ecologische, planologische of verkeerskundige relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied rondom de tracés dienen tot het studiegebied te worden gerekend. Waar nodig en zinvol dient gestreefd te worden naar kwantificering van de beschrijving van de huidige milieutoestand en de milieugevolgen.

5.1.2 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan, als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, dient te worden beschreven voor zover van belang voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de tracé-alternatieven en varianten. Onzekerheden dienen duidelijk te worden aangegeven. Indien er onvoldoende gegevens over het studiegebied beschikbaar zijn, zal aanvullend onderzoek moeten worden verricht.

Gemotiveerd moet worden welke milieu-aspecten een rol spelen bij de beschrijving van de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling, en welke parameters gehanteerd worden om deze milieu-aspecten te beschrijven, en de milieugevolgen van de spoorlijn te beoordelen.

5.1.3

Gevolgen voor het milieu

Ten behoeve van de effectenbeschrijving kunnen de volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- De wijze waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven zijn, moet worden gemotiveerd. Het gaat hierbij om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens als van de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten.
- Bijzondere aandacht is nodig voor die milieu-gevolgen die per tracé verschillen.
- Aangegeven moet worden of de effecten door realiseren van de tracés tijdelijk of permanent zijn; of deze op de lange of op de korte termijn spelen en in hoeverre synergetische effecten kunnen optreden ook onder invloed van activiteiten buiten het gebied (bijvoorbeeld ten aanzien van geluidhinder).
- Het te verwachten resultaat en de effectiviteit van mitigerende maatregelen om de negatieve gevolgen te beperken of te compenseren dienen voor zover mogelijk kwantitatief te worden aangeduid.
- Naast de negatieve effecten dient te worden beschreven welke positieve gevolgen daar tegenoverstaan.
- De milieu-gevolgen moeten worden getoetst aan de geldende normen en grenswaarden van het milieubeleid.

Het MER dient aandacht te besteden aan de onderstaande milieu-aspecten. Hierbij zijn de aandachtspunten voor de huidige situatie **(h)**, de autonome ontwikkeling **(a)** en de gevolgen **(g)** korthedshalve in één paragraaf bijeengebracht. Per subparagraaf worden zowel de aandachtspunten voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling alsook die voor de gevolgen besproken.

5.2

Bodem en water

- (h)** geomorfologie en bodem, waarbij met name aandacht wordt gevraagd voor processen in het getijdegebied van de Eems-Dollard (getijdebeweging, zout/brak gradienten, erosie en sedimentatie);
- (h,a)** verspreiding van kwel- en infiltratiegebieden, grondwaterpeil en grondwaterfluctuaties;
- (h,g)** patronen en richting van sloten, oppervlaktewaterstroming;
- (g)** bodemverstoring: oppervlak van de verschillende bodemtypen die zullen verdwijnen of worden verstoord, bodemzetting;
- (g)** doorbreking van relief;
- (g)** beïnvloeding van de waterhuishouding;.
- (g)** beïnvloeding van getijde beweging, zout/brak gradient, erosie en sedimentatie in Eems-Dollard.

Bijzondere aandacht is vereist voor bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden.

5.3 Vegetatie en fauna

- (h,a)**- de aanwezigheid van karakteristieke plantengemeenschappen en soorten en van lokale geschikte leefgebieden voor waardevolle diersoorten voor zover relevant⁸], ook in het getijdegebied van de Eems-Dollard;
 - de aanwezigheid en ruimtelijke samenhang tussen functiegebieden (rust-, rui-, foerageer-, broed- en overwinteringsgebieden);
 - de aanwezigheid van natuurgebieden en van de (bijzondere) natuurwaarden waaraan zij hun status als natuurgebied ontleen;
- (g)** gevolgen voor deze ecologisch waardevolle gebieden en verbindingen door:
 - ruimtebeslag, waardoor oppervlaktes van waardevolle natuurgebieden worden verkleind, EHS-gebieden worden doorsneden en leefgebieden van waardevolle soorten kleiner worden en versnipperd raken (zie ook barrière-werking);
 - verandering van oppervlakte- en grondwaterrelaties, zowel kwantitatief (verdroging, stroomverlegging in Eems-Dollard) als kwalitatief;
 - barrièrewerking tussen lokale populaties diersoorten;
 - barrièrewerking in pendelbewegingen tussen functiegebieden zoals foerageertochten in grote leefgebieden;
- (g)** - mitigerende en compenserende maatregelen waardoor de hiervoor genoemde effecten tegengegaan dan wel gecompenseerd kunnen worden⁹]; bijzondere aandacht voor positieve gevolgen van natuurbouw als onderdeel van de totstandkoming van de tracés.

5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

- (h,a)** de structuur en opbouw van het landschap;
- (h,a)** het vóórkomen van bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen in het studiegebied¹⁰];
- (g)** gevolgen voor landschap, cultuurhistorie en archeologie door:
 - ruimtebeslag door de tracés en de uitstralingseffecten daarvan;
 - verdwijnen van bijzondere landschappelijke, cultuurhistorische en archeologische elementen;
 - visuele effecten die de tracés met zich mee brengen, zowel positieve als negatieve.
- (g)** mitigerende en compenserende maatregelen waardoor de hiervoor genoemde effecten tegengegaan dan wel gecompenseerd kunnen worden; bijzondere aandacht voor het veilig stellen en inpassen van bijzondere elementen en voor de positieve gevolgen van landschapsbouw als onderdeel van de totstandkoming van de tracés.

Visuele effecten zullen voor knelpunten in de tracés op adequate wijze weergegeven moeten worden (tekeningen, fotomontages).

8 Zie ook inspraakreacties 1 en 3, bijlage 4.

9 Zie ook inspraakreacties 1 en 3, bijlage 4.

10 Zie ook inspraakreactie 9, bijlage 4.

5.5 Woon- en leefmilieu

- (h,a) huidige geluidniveaus op punten in de tracés waar de spoorlijn potentieel geluidhinder kan veroorzaken (woongebieden, vogelrustgebieden en dergelijke);
- (g) wijzigingen in de geluidbelasting op de genoemde punten en gevolgen daarvan op de omgeving;
- (g) een schatting van de grootte van het akoestische invloedgebied en een schatting van het aantal gehinderde personen;
- (g) visuele hinder en gevolgen voor de bereikbaarheid van gebieden;
- (g) kwalitatieve beoordeling van lokaal toegenomen veiligheidsrisico's door transport van gevaarlijke stoffen;
- (g) een indicatie waar woningen en mogelijk andere objecten verwijderd/verplaatst moeten worden.

Indien trillingshinder als effect van betekenis is te verwachten dient dit gekwantificeerd te worden. Als indicatie dient in elk geval te worden opgegeven waar woningen en mogelijke andere trillingsgevoelige objecten gelegen zijn binnen een zone van 50m aan weerszijde van de tracés.

6 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

In het MER moet een vergelijking worden gemaakt tussen de tracé-alternatieven en -varianten en de autonome ontwikkeling. De vergelijking moet tevens gebaseerd zijn op de normen en streefwaarden die zijn geformuleerd in het milieubeleid.

De vergelijking tussen de alternatieven moet plaatsvinden per milieu-aspect. Eventuele wisselwerkingen tussen verschillende milieu-aspecten moeten daarbij worden aangegeven. De vergelijking zal zo veel mogelijk kwantitatief onderbouwd dienen te worden.

Multi Criteria Analyse kan zinvol gebruikt worden om meer inzicht te genereren in het uiteindelijke keuzeproces. De methodiek dient te worden uitgelegd. Indien van gewichten gebruik gemaakt wordt, dient te worden aangegeven waarop de keuze van de gewichten is gebaseerd (wiens deskundigheid en wiens voorkeuren zijn gebruikt).

7

LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE EN EVALUATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

In het MER moet worden aangegeven welke onderdelen van de gevraagde informatie wellicht niet kunnen worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. Ook de betekenis van deze leemten voor de besluitvorming moet worden aangegeven. Indien van toepassing kunnen daarnaast ook worden vermeld:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in de gebruikte gegevens van bijvoorbeeld inventarisaties en karteringen;
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden;
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieugevolgen op korte en lange termijn.

8

PRESENTATIE VAN HET MER

In verband hiermee beveelt de Commissie aan:

- Het MER dient in te gaan op vragen die uit de inspraak naar voren zijn gekomen.
- Indien de inhoud van het MER op bepaalde punten afwijkt van de vastgestelde richtlijnen behoort daarvoor een duidelijke motivering te worden gegeven.
- Aanbevolen wordt om achtergrondgegevens, die conclusies, keuzes en voorspellingen hebben beïnvloed, in bijlagen bij het MER op te nemen. Achtergrondgegevens die noch in het MER, noch in bijlagen zijn opgenomen, behoren beschikbaar te zijn voor geïnteresseerden. In het MER en in eventuele bijlagen kan daar naar worden verwezen.
- Een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bevorderen de bruikbaarheid van het MER.

De doelstelling van dit MER brengt met zich mee dat het als een zelfstandig document moet worden opgesteld.

SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting van het MER moet als zelfstandig stuk leesbaar zijn en de kern van de hoofdtekst van het MER weergeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dit goed gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

BIJLAGEN

bij het richtlijnenadvies
voor het milieu-effectrapport
Internationale Spoorverbinding
Randstad-Noord-Duitsland
door de provincie Groningen

(bijlagen 1 t/m4)

BIJLAGE 1

**Brief van het bevoegd gezag d.d. 29 september 1993, waarin de Commissie
in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen**



provincie groningen

**dienst
milieu en water**

Bezoekadres:
Eendrachtskade z.z. 2
Alg. tel.nr. 050-164911

Postbus 867
9700 AW Groningen
Fax 050-164632
Correspondentie uitsluitend richten aan
het postadres

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
ingekomen:	30 SEP 1993
datum:	1210-93
dossier:	535-17/m2+8 sa
kopie naar:	Mo-Sc-pren-bu

Commissie voor de m.e.r.
c.a.v. dhr. S. Morel
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Nr. 93/18.008/c MAA

Groningen, 29 september 1993

Behandeld door: C. Mentink
Telefoonnummer: 050-164536

Bijlage(n) : 10

Antwoord op:

Onderwerp : m.e.r. internationale spoorverbinding
Randstad - Noord-Duitsland door de
provincie Groningen

Bijgaand doen wij u, in vijfvoud, toekomen de op 29 september 1993 door Provinciale Staten van Groningen vastgestelde startnotitie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) inzake de keuze van het tracé voor de snelle spoorwegverbinding in de provincie Groningen.

Voor de verdere economische ontwikkeling van het noorden van Nederland is een snelle spoorwegverbinding Randstad - Noord-Duitsland noodzakelijk. Voor de verbinding van Amsterdam naar de stad Groningen wordt ervan uitgegaan dat het geplande tracé deel gaat uitmaken van de zogenoemde Zuiderzeespoorlijn, via de Flevopolder.

Voor het gedeelte Groningen-Leer (Duitsland) moet het tracé voor de snelle spoorwegverbinding nog worden vastgesteld. De provincie Groningen is van plan in het nieuwe streekplan een ruimtelijke reservering voor een voorkeustracé vast te leggen. Dit streekplan zal dan het eerste ruimtelijke plan zijn dat in de aanleg van deze spoorlijn voorziet. Daarmee wordt het streekplan het m.e.r.-plichtige besluit, conform het Besluit Milieu-effectrapportage. De provincie is in deze procedure zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag. Het betreft hier uitsluitend een ruimtelijke reservering. Voor de uiteindelijke realisatie van dit voorkeustracé zal het Rijk deze moeten opnemen in een planologische kernbeslissing. Dan zal ook, conform de nieuwe Tracéwet, een tracévaststellingsprocedure gekoppeld aan een m.e.r.-procedure nog moeten worden doorlopen. Dit betekent dat in dit MER de milieugevolgen van deze lijn in kaart zullen worden gebracht, voorzover zij relevant zijn voor de

besluitvorming tot het opnemen van een ruimtelijke reservering in het streekplan.

Met het bekendmaken van de startnotitie d.d. 30 september 1993 in de Nederlandse Staatscourant, het Nieuwsblad van het Noorden en het Groninger Dagblad, alsmede in de Ostfriesen Zeitung, Emden Zeitung en de Rheiderland Zeitung, is de procedure formeel gestart. Vijf exemplaren van de kennisgeving zijn bijgevoegd.

Alvorens de provincie over kan gaan tot het maken van een milieu-effectrapport, dienen richtlijnen te worden gegeven inzake de inhoud van het rapport. Deze richtlijnen worden gegeven door Provinciale Staten binnen drie maanden na de bekendmaking van de startnotitie. Op grond van artikel 7.15 Wet milieubeheer kan deze termijn met twee maanden verlengd worden.

Hoewel uw Commissie ingevolge art. 7.14 Wet milieubeheer twee maanden heeft om advies uit te brengen, derhalve uiterlijk 29 november 1993, verzoeken wij uw Commissie ons zo spoedig mogelijk te adviseren, gelet op de relatie met het streekplan dat op 1 maart 1994 in ontwerp wordt vastgesteld.

Overigens mogen wij u verwijzen naar de inhoud van de kennisgeving.

Gedeputeerde Staten der
provincie Groningen;
namens deze:



drs. H. Sieben
hoofd bureau Algemeen Milieubeleid

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in Staatscourant nr. 187 d.d. 30 september 1993



provincie groningen

milieu-effectrapportage internationale spoorverbinding randstad - noord-duitsland door de provincie groningen

Gedeputeerde Staten van Groningen maken namens Provinciale Staten van Groningen bekend dat de startnotitie voor de milieu-effectrapportage voor de keuze van het tracé van de spoorwegverbinding in de provincie Groningen ter inzage ligt.

Voorgenomen activiteit.

Voor de verdere economische ontwikkeling van het noorden van Nederland is een snelle spoorwegverbinding Randstad - Noord-Duitsland noodzakelijk. Voor de verbinding van Amsterdam naar de stad Groningen wordt ervan uitgegaan dat het geplande tracé deel gaat uitmaken van de zogenoemde Zuiderzeespoordijk, via de Flevopolder.

Voor het gedeelte Groningen-Leer (Duitsland) moet het tracé voor de snelle spoorwegverbinding nog worden vastgesteld.

De provincie Groningen is van plan in het nieuwe streekplan een ruimtelijke reservering voor een voorkeurs-tracé vast te leggen. Dit streekplan zal dan het eerste ruimtelijke plan zijn dat in de aanleg van deze spoorlijn voorziet. Daarmee wordt het streekplan het m.e.r.-plichtige besluit, conform het Besluit Milieu-effectrapportage. De provincie is in deze procedure zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag.

Het betreft hier uitsluitend een ruimtelijke reservering. Voor de uiteindelijke realisatie van dit voorkeurs-tracé zal het Rijk deze moeten opnemen in een planologische kernbeslissing. Dan zal ook, conform de nieuwe Tracéwet, een tracévaststellingsprocedure gekoppeld aan een m.e.r.-procedure nog moeten worden doorlopen.

Dit betekent dat in dit MER de milieugevolgen van deze lijn in kaart zullen worden gebracht, voorzover zij relevant zijn voor de besluitvorming tot het opnemen van een ruimtelijke reservering in het streekplan.

Procedure.

Voordat het tracé kan worden vastgelegd in het streekplan moet er volgens categorie 2.2. van het Besluit milieu-effectrapportage een m.e.r.-procedure worden doorlopen. Dit betekent dat in een milieu-effectrapport (MER) de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit en alternatieven op een rij worden gezet. Het

MER zal vervolgens dienen als hulpmiddel bij de uiteindelijke besluitvorming (vaststellen van het streekplan).

Voordat het MER kan worden opgesteld, stellen Provinciale Staten van Groningen binnen drie maanden na deze bekendmaking, met een verlengingsmogelijkheid van twee maanden conform art. 7.15 Wm, richtlijnen vast waaraan de inhoud van het MER moet voldoen. Deze richtlijnen worden naar verwachting op 15 december 1993 vastgesteld, maar uiterlijk 16 februari 1994. Ten behoeve van het opstellen van deze richtlijnen is inspraak mogelijk.

Terinzagelegging

De startnotitie ligt vanaf 30 september tot en met 29 oktober 1993 tijdens kantooruren ter inzage bij:

- provincie Groningen, dienst Milieu en Water, Eendrachtscade 2 te Groningen;
- gemeentehuis van Appingedam, Wijkstraat 1 in Appingedam;
- gemeentehuis van Bedum, Schoolstraat 1 in Bedum;
- gemeentehuis van Bellingwedde, Hoofdweg 158 in Bellingwolde;
- gemeentehuis van Delfzijl, Joh. v.d. Kornputplein 10 in Delfzijl;
- gemeentehuis van Eemsum, Hoofdstraat-West 1 in Uithuizen;
- gemeentehuis van Groningen, Grote Markt 1 in Groningen;
- gemeentehuis van Grootegast, Hoofdstraat 97 in Grootegast;
- gemeentehuis van Haren, Raadhuisplein 10 in Haren;
- gemeentehuis van Hoogezand-Sappemeer, Gorecht-Oost 157 in Hoogezand;
- gemeentehuis van Leek, Tolberterstraat 66 in Leek;
- gemeentehuis van Loppersum, Stationslaan 1 in Loppersum;
- gemeentehuis van De Marne, R. Ritzemastraat 2 in Leens;
- gemeentehuis van Marum, Molenstraat 45 in Marum;
- gemeentehuis van Menterwolde, Middenweg 131 in Muntendam;
- gemeentehuis van Pekela, Raadhuislaan 8 in Pekela;
- gemeentehuis van Reiderland, Hoofdstraat 273 in Beerta;

- gemeentehuis van Scheemda, Brugstraat 2 in Scheemda;
- gemeentehuis van Slochteren, Hoofdweg 10a in Slochteren;
- gemeentehuis van Stadskanaal, Raadhuisplein 1 in Stadskanaal;
- gemeentehuis van Ten Boer, H. Westersstraat 24 in Ten Boer;
- gemeentehuis van Veendam, Raadhuisplein 5 in Veendam;
- gemeentehuis van Vlagtwedde, Dorpsstraat 1 in Sellinger;
- gemeentehuis van Winschoten, J. Modestraat 6 in Winschoten;
- gemeentehuis van Winsum, R. Praediniusstraat (Dorpsplein) in Winsum;
- gemeentehuis van Zuidhorn, Wilhelminalaan 10b in Zuidhorn;
- Stadt Emden, Ringstrasse 38 B te Emden;
- Samtgemeinde Bunde, Kirchkring 2 te Bunde;
- Landkreis Aurich, Fischteichweg 7 - 13 te Aurich;
- Landkreis Leer, Friesenstrasse 46 te Leer.

Inspraak.

Opmerkingen met betrekking tot de te geven richtlijnen kunnen tot en met 29 oktober 1993 uitsluitend schriftelijk worden ingediend bij Gedeputeerde Staten van Groningen, dienst Milieu en Water, postbus 867, 9700 AW Groningen.

Inlichtingen.

Voor inhoudelijke informatie kunt u bellen naar de dienst Ruimtelijke Ordening, de heer J. Friskus, tel. 050-164822; voor vragen van procedurele aard kunt u contact opnemen met de dienst Milieu en Water, Mevrouw C. Mentink, tel. 050-164536.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Provinciale Staten van de provincie Groningen

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Groningen

Besluit: Ruimtelijke reservering in het Streekplan van een tracé voor een snelle spoorwegverbinding tussen Groningen en Leer

Categorie Besluit m.e.r.: 2.1

Activiteit: Zie onder het kopje 'besluit'. Het ruimtelijk te reserveren tracégedeelte moet aansluiten op de zogenoemde Zuiderzeespoorlijn, zodat een snelle spoorverbinding ontstaat tussen de Randstad en Bremen/Hamburg, via de Flevopolder en de stad Groningen. Voor de uiteindelijke realisatie van het voorkeurstracé van de provincie zal het Rijk deze moeten opnemen in een planologische kernbeslissing. Conform de nieuwe Tracéwet zal dan een tracévaststellingsprocedure, wederom gekoppeld aan een m.e.r.-procedure, moeten worden doorlopen.

Stand van zaken: De m.e.r. is op 1 oktober van start gegaan met de bekendmaking van de startnotitie in de dagbladen. Het advies voor richtlijnen van de Commissie is uitgebracht op 26 november 1993. In haar advies vraagt de Commissie het detailniveau van het MER te koppelen aan het strategische niveau van de besluitvorming: de keuze van een voorkeurstracé. Dat betekent dat ingegaan moet worden op de relatie met de besluitvorming over het project in Duitsland en de wijze waarop bij de tracékeuze wordt rekening gehouden met milieugevolgen van de tracés in Duitsland. Ook komen op strategisch niveau vragen aan de orde zoals de noodzaak van een nieuwe danwel verbeterde, snelle spoorlijn tussen de Randstad en Hamburg via de stad Groningen. Wat betreft inrichtingsaspecten en milieugevolgen moeten in het MER die aspecten worden besproken die onderscheidend zijn voor de tracés, en daarmee bepalend zijn voor de tracékeuze.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. P. van Duursen (voorzitter)

dr. F.H. Everts

ir. M.J. Fabery de Jonge

dr.ir. M. Kok

ir. J.A. Lörzing

dr.ing. A. von Meier

ir. E.F.H. van Wouden

Secretaris van de werkgroep: drs. S.A.A. Morel

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	931001	Stichting Otterstation	Leeuwarden	931014
2.	931001	H. Hartman	Wildervank	931014
3.	931022	Milieufederatie Groningen	Groningen	931029
4.	931018	Landkreis Leer Der Oberkreisdirektor	Leer (D)	931029
5.	931027	Ministerie van Volkshuistvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer Rijksplanologische Dienst Inspectie Ruimtelijke Ordening Noord	Groningen	931101
6.	931027	College van B&W gemeente Marum	Marum	931101
7.	931027	Bezirksregierung Weser-Ems	Oldenburg (D)	931101
8.	931029	Dagelijks Bestuur Streekraad Oost- Groningen	Wedde	931102
9.	931028	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	931102
10.	931018	Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat directie Groningen	Groningen	931102
11.	931027	N.V. Nederlandse Spoorwegen	Utrecht	931102
12.	931025	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest	Aurich (D)	931102
13.	931029	Industrie- und Handelskammer für Osfriesland und Papenburg	Emden (D)	931103
14.	931028	Stadt Emden	Emden (D)	931103
15.	931029	Niedersächsisches Landesamt für Bodenforschung	Hannover (D)	931103
16.	931108	Landesverband Niedersachsen Deutscher Gebirgs- und Wandervereine	Osnabrück (D)	931117

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
17.	931104	Landwirtschaftskammer Weser-Ems	Odenburg (D)	931117
18.	931029	Staatliches Amt für Wasser und Abfall Aurich	Aurich (D)	931117
19.	931118	College van Gedeputeerde Staten provincie Flevoland	Lelystad	931117