

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport
Internationale Spoorverbinding
Randstad – Noord-Nederland – Noord-Duitsland
door de provincie Groningen

28 juni 1994

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Toetsingsadvies

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport
Internationale Spoorverbinding
Randstad – Noord-Nederland – Noord-Duitsland door de
provincie Groningen / [Commissie voor de
milieu-effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de
milieu-effectrapportage
ISBN 90-5237-730-8
Trefw.: milieu-effectrapportage; Groningen (provincie)
/ spoorwegen ; Groningen (provincie).



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan het College van Provinciale Staten
van de provincie Groningen
Postbus 610
9700 AP GRONINGEN

uw kenmerk
93/03.404/d/09/A.13, MA

uw brief
d.d. 18 april 1994

ons kenmerk
U461-94/Mo/mp/535-56

onderwerp
Toetsingsadvies over het milieueffectrap-
port Internationale Spoorverbinding
Randstad-Noord-Nederland-Noord-
Duitsland door de provincie Groningen

doorkiesnr.
030-347607

Utrecht,
28 juni 1994

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de aanleg van een tracé voor een snelle spoorwegverbinding gedeelte Groningen-Leer.

Overeenkomstig artikel 7.26 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 besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,

ir. P. van Duursen
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Internationale Spoorverbinding Groningen

Toetsingsadvies over het milieu-effectrapport
Internationale Spoorverbinding Randstad-Noord-Nederland-Noord-
Duitsland door de provincie Groningen

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieu-effectrapport
Internationale Spoorverbinding Randstad-Noord-Nederland-Noord-Duitsland door de
provincie Groningen,

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

de werkgroep m.e.r. Internationale Spoorverbinding Groningen

de secretaris



drs. S.A.A. Morel

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 28 juni 1994

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Toetsing van het MER op hoofdlijnen	2
3. Toetsing van het MER op onderdelen	2
3.1 Probleemstelling en doel	2
3.2 De tracé-alternatieven	2
3.3 Milieugevolgen	3

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 18 april 1994, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Openbare kennisgeving van de toetsingsprocedure in de Staatscourant, nr. 78 d.d. 22 april 1994
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

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 van de 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.

De m.e.r.-procedure is begonnen met de bekendmaking van de startnotitie op 30 september 1993. Het MER heeft ter inzage gelegen van 25 april t/m 24 mei 1994 (bijlage 2). Per brief van 18 april 1994 (bijlage 1) heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen over het milieu-effectrapport.

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.

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. TOETSING VAN HET MER OP HOOFDLIJNEN

De Commissie waardeert de systematische, overzichtelijke opzet van het MER en het goed uitgevoerde kaartmateriaal. Het MER is daarmee een goed toegankelijk document voor een breder publiek.

Het MER is geschreven voor besluitvorming in het Streekplan over de ruimtelijke reservering voor een voorkeurstracé. Voor de uiteindelijke realisatie van de spoorlijn zal conform de Tracéwet nog een tracé-vaststellingsprocedure met m.e.r. moeten worden doorlopen. De Commissie oordeelt het MER in deze fase van de besluitvorming voldoende als onderbouwing voor een voorlopige ruimtelijke reservering in het Streekplan. Zij is echter van mening dat voor een definitieve vaststelling van een tracé meer gegevens nodig zijn dan de in het MER gepresenteerde. In het volgende hoofdstuk worden in dit kader tekortkomingen van het MER aangegeven, voor zover relevant voor het verdere traject van de besluitvorming. Het is niet uitgesloten dat nieuwe gegevens, die beschikbaar komen bij het opstellen van een traject-nota in een later stadium, leiden tot een andere tracering dan waarvoor nu in het streekplan wordt gekozen¹].

3. TOETSING VAN HET MER OP ONDERDELEN

3.1 Probleemstelling en doel

Het rapport bevat tegenstrijdige gegevens over de behoefte aan een spoorlijn voor treinen met hoge snelheden. Uit de gegevens blijkt echter dat deze behoefte momenteel nauwelijks aanwezig is. Hoewel dat geen beletsel hoeft te vormen voor een ruimtelijke reservering in het Streekplan, zal de behoefte-raming in een nog op te stellen traject-nota voor het definitieve tracé nader onderbouwd dienen te worden.

3.2 De tracé-alternatieven

Algemeen

Op pagina 84 van het MER is gesteld dat tracé 1 door de Duitse autoriteiten als een ongewenst tracé wordt beschouwd. Een tracé met een zuidelijker grensovergang dan de in het MER onderzochte tracés wordt daarentegen mogelijk geacht, in verband met beperkingen in de passage van de rivier de Ems in Duitsland. De Commissie constateert dat het onderhavige MER aan besluitvorming over zuidelijker tracés geen onderbouwing biedt.

1 Zie ook inspraakreacties 6 en 7, bijlage 4.

Tracé 1

Milieugevolgen zijn maar voor een gedeelte van tracé 1 onderzocht: een beschrijving van gevolgen van het tracé-gedeelte onder de Eems ontbreekt in het MER. Aan barrièrewerking voor fauna besteedt het MER weinig aandacht². Daarnaast wordt de versterking van de avifauna onvolledig uitgewerkt door slechts de doorsnijding van waardevolle vogelgebieden als effect te beschouwen. Met name voor tracé 1 vormen laatste twee punten een tekortkoming. Omdat deze factoren het eindoordeel over de milieuconsequenties van dit tracé beïnvloeden, beschouwt de Commissie tracé 1 niet als reëel alternatief voor de besluitvorming in het Streekplan.

Meest milieuvriendelijke alternatief (MMA)

Het MER stelt terecht dat er in dit geval niet één MMA bestaat maar twee: een MMA woon- en leefmilieu en een MMA natuur en landschap. De stelling dat deze uitsplitsing niets toevoegt aan het MER is echter niet juist. Het was juist verhelderend geweest, indien was aangegeven welke van de onderzochte alternatieven voor de MMA-kwalificaties in aanmerking komen. Ook al omdat dit op basis van het al beschikbare materiaal zonder enig probleem mogelijk was geweest, verbaast het de Commissie dat een zo belangrijk onderdeel van een MER hier zo summier is behandeld.

De Commissie meent daarnaast echter dat de onzekerheid en kennisleemten over bijvoorbeeld het toekomstige gebruik van de spoorlijn (bijvoorbeeld de rijfrequentie) het niet toelaten dat op dit strategische niveau definitieve uitspraken worden gedaan over de meest milieuvriendelijke tracés en hun uitvoering. In dit stadium van de besluitvorming acht de Commissie de geboden informatie dan ook voldoende.

3.3 Milieuconsequenties

Woon- en leefmilieu

In het MER is geen scenario uitgewerkt voor het gebruik van de spoorlijn. Dat betekent dat de effecten van de tracés op het woon- en leefmilieu slechts globaal bepaald en vergeleken kunnen worden, in het bijzonder voor het aspect geluid. Voor een nauwkeuriger inzicht zijn meer gegevens nodig ten aanzien van definitief ontwerp van de baan en van eigenschappen van rijdend materieel.

Bij de gehanteerde methode voor het schatten van de geluidhinder is de aanname van een akoestisch invloedsgebied binnen een strook van 1000 meter aan weerszijde van de spoorlijn willekeurig (de enige motivering is dat dit gebaseerd is op de verwachte treinfrequentie van de Zuiderzee spoorlijn). Er is bovendien een, principieel gezien onjuiste, aanpak gekozen om binnen deze strook het aantal geluidgehinderden in te schatten. De ontbrekende parameters zijn (in zoverre de gevolgde methodiek is na te trekken) de dosis-effect relatie en de woningdichtheid.

Geluidhinder moet derhalve bij de besluitvorming worden beschouwd als leemte in kennis, die pas bij de m.e.r. voor de definitieve tracering kan worden ingevuld.

2 Zie ook inspraakreactie 5, bijlage 4.

Landschap

De kaart 'landschappelijk waardevolle gebieden' (4.5) is uiterst globaal. Niet ten onrechte heeft dit criterium in de beoordeling niet meegeteld. Nu dit belangrijke criterium niet nader is onderzocht, leunt de beoordeling van het criterium 'landschap' onevenredig op het criterium 'landschapsbeeld'.

Bij de waardering van het criterium 'landschapsbeeld' is volstaan met een rechtlijnig verband tussen 'grootschalig' en 'waardevol'. Het vóórkomen van waardevolle verkavelingen, kleinschalige landschappen van waarde, coulissenwerking en dergelijke had weliswaar een subjectief element in de beoordeling gebracht, maar deze beslist veelzijdiger gemaakt. Voor de scores van de tracés 2, 3 en 4 had dat weinig verschil betekend, maar de score van tracé 1 op het criterium landschap zou bij deze benadering sterk verbeteren.

BIJLAGEN

bij het toetsingsadvies
over het milieu-effectrapport
Internationale Spoorverbinding
Randstad – Noord-Nederland –
Noord-Duitsland door de provincie
Groningen

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 18 april 1994 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



provincie groningen

provinciaal bestuur
van groningen

Postbus 610
9700 AP Groningen
Telef 53240 gncv nl
Fax 050-164933
Correspondentie uitsluitend richten aan
het postadres

Martinikerkhof 12
Alg. tel.nr. 050-164911

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	F 20 APR. 1994
nummer :	550-gy
dossier :	535-29/m 31 5x
kopie naar :	Wolsc Pers Bib

Commissie voor de m.e.r.
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

Nr. 93/03.404/d/09/A.13, MA.

Groningen, 18 APR. 1994

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; toezending MER.

Voor de verdere economische ontwikkeling van het noorden van Nederland acht de provincie Groningen 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.

Op 1 maart 1994 heeft ons college het ontwerp-streekplan vastgesteld, met daarin de ruimtelijke reservering van het tracé voor het gedeelte Groningen-Leer opgenomen.

Ingevolge categorie 2.1 van het Besluit m.e.r. moet ten behoeve van het vastleggen van dit voornamen in het streekplan een milieu-effectrapport opgesteld worden.

Bijgaand doen wij u, in vijfvoud, toekomen het op 1 maart 1994 door ons college vastgestelde milieu-effectrapport (MER) inzake de voorgenomen ruimtelijke reservering van het tracé voor de internationale spoorverbinding door de provincie Groningen.


De m.e.r.-procedure en de procedure voor de vaststelling van het streekplan lopen zoveel mogelijk parallel. Het MER ligt van 25 april tot en met 24 mei 1994 voor een ieder ter inzage en op 11 mei is een hoorzitting gepland waarop opmerkingen met betrekking tot het MER ingebracht kunnen worden.

- 2 -

Voor meer informatie omtrent de terinzagelegging en hoorzitting mogen wij u verwijzen naar de bijgevoegde kennisgeving.

Gedeputeerde Staten der
provincie Groningen:

 , voorzitter.

 , griffier.

BIJLAGE 2

Openbare kennisgeving van de toetsingsprocedure in Staatscourant nr. 78 d.d. 22 april 1994



provincie groningen

milieu-effectrapportage in het kader van het streekplan en het milieubeleidsplan .

Op 1 maart hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen het ontwerp-streekplan en ontwerp-milieubeleidsplan vastgesteld.

Enkele delen uit deze plannen zijn onderworpen aan een milieu-effectrapportage, nl. de ruimtelijke reservering van een verdubbeling van de N33 en het tracé voor de internationale spoorverbinding Randstad-Noord-Duitsland door de provincie Groningen. Daarnaast is het hoofdstuk Verwijdering uit het milieubeleidsplan m.e.r.-plichtig.

Procedures.

De provincie Groningen heeft, met inachtneming van de vastgestelde richtlijnen de drie benodigde milieu-effectrapporten opgesteld. Deze rapporten liggen vanaf 25 april tot en met 24 mei 1994, tijdens kantooruren, ter inzage.

Het MER voor de verdubbeling N33 ligt ter inzage in het gemeentehuis van de gemeenten Appingedam, Delfzijl, Eemsmond, Menterwolde, Slochteren, Veendam.

Tevens ligt het ter inzage bij de provincie Groningen, Dienst Milieu en Water, Eendrachtskade 2 te Groningen, kamer 340.

Het MER voor de Internationale spoorverbinding ligt ter inzage in het gemeentehuis van de gemeenten Appingedam, Bellingwedde, Delfzijl, Groningen, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Marum, Menterwolde, Pekela, Reiderland, Scheemda, Slochteren, Ten Boer, Vlagtwedde, Winschoten.

Tevens ligt het ter inzage bij de provincie Groningen, Dienst Milieu en Water, Eendrachtskade 2 te Groningen, kamer 340.

Het MER voor het hoofdstuk Verwijdering van het milieubeleidsplan ligt ter inzage in het gemeentehuis van de gemeenten Veendam, Eemsmond, Delfzijl en Leek.

Tevens ligt het ter inzage bij de provincie Groningen, Dienst Milieu en Water, Eendrachtskade 2 te Groningen, kamer 340.

Hoorzitting.

Op woensdag 11 mei 1994 wordt om 17.00 uur een gecombineerde hoorzitting gehouden in de Statenzaal van het provinciehuis, Martinikerkhof 12 te Groningen. Tijdens deze hoorzitting kunnen opmerkingen over de drie milieu-effectrapporten worden ingebracht.

Inspraak.

Tot en met 24 mei 1994 kunnen schriftelijk opmerkingen over de MER-en, die betrekking moeten hebben op het niet voldoen van het rapport aan de wettelijke eisen danwel op onjuistheden in het rapport, ingebracht worden bij Gedeputeerde Staten, p/a Dienst Milieu en Water, Postbus 867, 9700 AW Groningen.

Inlichtingen.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met mev. van Nieuwenhuysen, tel. 050-164356 of mev. C Mentink, tel. 050-164536, van de dienst Milieu en Water.

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.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 30 september 1993
richtlijnenadvies uitgebracht: 26 november 1993
richtlijnen vastgesteld: 21 december 1993
kennisgeving MER: 22 april 1994
toetsingsadvies uitgebracht: 28 juni 1994

Bijzonderheden

In haar richtlijnenadvies 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 onder andere ingegaan moet worden op de relatie met de besluitvorming over de Zuiderzeespoorlijn en de tracékeuze in Duitsland, alsmede de wijze waarop rekening wordt 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 zouden in het MER met name die aspecten moeten worden besproken die onderscheidend zijn voor de tracés, en daarmee bepalend zijn voor de tracékeuze.

De Commissie oordeelt het MER voldoende als onderbouwing voor een voorlopige ruimtelijke reservering in het Streekplan. Zij is echter van mening dat voor een definitieve vaststelling van een tracé meer gegevens nodig zijn dan de in het MER gepresenteerde. Het betreft met name gegevens over landschap, ecologie, de wijze van gebruik van de spoorlijn (bijvoorbeeld de rijfrequentie) en de daarmee samenhangende geluidbelasting en mitigerende maatregelen daarvoor. Het is niet uitgesloten dat nieuwe gegevens, die beschikbaar komen bij het opstellen van een traject-nota in een later stadium, leiden tot een andere tracering dan waarvoor nu in het streekplan wordt gekozen.

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.	940511	Verein Naturschutzpark e.V.	Bispingen (D)	940603
2.	940519	College van B&W van Veendam	Veendam	940603
3.	940524	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer Rijksplanologische Dienst	Groningen	940603
4.	940524	College van B&W van Hoogezand- Sappemeer	Hoogezand	940603
5.	940524	Stichting Otterstation Nederland	Leeuwarden	940603
6.	940519	Ministerie van Verkeer en Waterstaat Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland	Leeuwarden	940603
7.	940517	N.V. Nederlandse Spoorwegen	Utrecht	940603
8.	940517	B.J. Heering	Beerta	940603
9.	940517	Milieufederatie Groningen	Groningen	940603
10.	940502	Landkreis Aurich Der Oberkreisdirek- tor	Aurich	940603
11.	940428	College van B&W van Winschoten	Winschoten	940603
12.	940530	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort	940607