

**TUSSENTIJD'S TOETSINGSADVIES OVER DE SELECTIE VAN TRACÉS IN HET
MILIEUEFFECTRAPPORT
GOEDERENSPoor ANTWERPEN – RUHRGEBIED: IJZEREN RIJN**

4 DECEMBER 2000

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. DE RELATIE TUSSEN EEN BESLUIT OVER TRACÉS IN NEDERLAND EN IN HET BUITENLAND.....	2
3. DE KWALITEIT VAN DE INFORMATIE OVER DE TRECHTERING VAN ALTERNATIEVEN: SYSTEMATIEK EN TOEPASSING VAN DE SYSTEMATIEK.....	2
4. DE KWALITEIT VAN DE INFORMATIE OVER EEN SPECIFIEK TRACÉ: HET A67-BUNDELINGSALTERNATIEF.....	6

1. INLEIDING

Door de Belgische regering is verzocht het historische tracé van de IJzeren Rijn te reactiveren voor de afwikkeling van het goederenvervoer over spoor van Antwerpen naar het Duitse Ruhrgebied. Voor de besluitvorming over de reactivering heeft het bevoegd gezag gekozen voor de procedure van de Tracé-wet, in welk kader een MER wordt verlangd. Rijkswaterstaat, directies Limburg en Noord-Brabant in samenwerking met NS Railinfrabeheer (verder te noemen de initiatiefnemer) stellen het milieueffectrapport (MER) op. Rijkswaterstaat directie Limburg treedt op als coördinerend initiatiefnemer. De Ministers van Verkeer en Waterstaat (V&W) en Volkhuysvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), vormen samen het bevoegd gezag voor het initiatief.

In april 2000 zijn de richtlijnen voor de trajectnota/MER 'IJzeren Rijn' vastgesteld. De richtlijnen geven aan dat uitvoering gegeven moet worden aan "Een schifting van de mogelijkheden (mogelijke alternatieven) op basis van vervoerskundige, politieke, financiële en milieucriteria. Dit is in feite een nadere verantwoording van het afwegingsproces in de Startnotitie waarbij dan tevens de aangedragen alternatieven uit de inspraak in beschouwing worden genomen". Het selectieproces is beschreven in de notitie TN/MER fase IJzeren Rijn (Achtergronddocument 45, Trechtering van alternatieven). Gezien het feit dat de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM in december een besluit willen nemen over deze trechtering, is de Commissie voor de m.e.r. per brief van 6 november 2000¹ verzocht aan te geven of de informatie in deze notitie en in enkele bijlagenrapporten² voldoende is om een tussentijds besluit te kunnen nemen over de alternatieven en varianten die in het MER niet meer in beschouwing genomen zullen worden. De Commissie merkt op dat de notitie niet ter visie heeft gelegen. Bij het opstellen van dit advies heeft de Commissie dan ook geen inspraakreacties kunnen betrekken.

Dit advies behandelt de volgende onderwerpen:

1. de relatie tussen een besluit over tracés in Nederland en in het buitenland;
2. de kwaliteit van de informatie over de trechtering van alternatieven: systematiek en toepassing van de systematiek;
3. de kwaliteit van de informatie over een specifiek tracé: het A67-bundelingsalternatief.

¹ Zie bijlage 1

² Het betreft de notities:

'F3-alternatief of A67-tracé': Beoogde bijlage II van Achtergronddocument 45 "Trechtering van alternatieven" van de Trajectnota/MER IJzeren Rijn, concept-versie 0.3 dd 2 november 2000

'Het A67-alternatief al dan niet verder meenemen in de IJzeren Rijnstudie. Doc.nr. 20036229, versie 2.1 2 november 2000.

Daarnaast is ter informatie beschikbaar gesteld de notitie:

TN/MER fase IJzeren Rijn; achtergronddocument 19, vraag- en doelstelling., versie 1.1 18 oktober 2000.

2. DE RELATIE TUSSEN EEN BESLUIT OVER TRACÉS IN NEDERLAND EN IN HET BUITENLAND

De Commissie heeft in haar advies voor richtlijnen d.d. 20 januari 2000 geadviseerd dat verantwoorde besluitvorming over een grensoverschrijdend spoor-tracé vereist dat de milieugevolgen van alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven grensoverschrijdend in kaart worden gebracht en in samenhang met elkaar worden vergeleken. Dat vereist dat ook de milieugevolgen van de verschillende aansluitende alternatieven in Duitsland en België in samenhang met de milieugevolgen van de Nederlandse gedeelten van de verschillende tracés bekeken worden. De Commissie deed de aanbeveling dat in één MER te doen. Het bevoegde gezag heeft aangegeven in de richtlijnen dat het MER zich zal richten op de Nederlandse tracégedeelten. Tevens werd aangekondigd dat parallel aan de m.e.r.-studie een internationale vergelijkende studie zal worden uitgevoerd naar de mogelijke alternatieve routes tussen Antwerpen en het Ruhrgebied. Het Nederlandse MER en de internationale studie dienen, zo stellen de richtlijnen, onderling te worden afgestemd. De Commissie constateert dat deze afstemming in de trechteringsnotitie nog niet heeft plaatsgevonden. Met name ontbreken de mogelijkheden en gevolgen van het Montzen-tracé of een verbeterde versie daarvan en de milieugevolgen van de trajecten in Duitsland die aansluiten op respectievelijk de F/D-tracés, de A-tracés en de J/K/M-tracés³. In de voorliggende informatie is ook niet aangegeven hoe die afstemming verder vorm zal krijgen, nu de Minister een tussenbesluit over tracégedeelten op Nederlands grondgebied wil nemen.

- Bij het ontbreken van de informatie over de aansluiting op buitenlandse tracégedeelten, inclusief de milieugevolgen van die tracégedeelten, is de Commissie dan ook van mening dat een tussenbesluit over de in het MER niet meer te onderzoeken tracés slechts voorlopig kan zijn. Informatie die beschikbaar komt over de verwachte milieugevolgen van verschillende aansluitende tracés in België en Duitsland kan aanleiding geven bepaalde alternatieven, in afwijking van het resultaat van de nu voorgenomen trechtering, toch nog te onderzoeken dan wel eventueel reeds gestart onderzoek te staken. Over deze voorlopigheid van de trechteringsstudie zou ook tegenover de Duitse en Belgische overheid geen twijfel mogen bestaan.

3. DE KWALITEIT VAN DE INFORMATIE OVER DE TRECHTERING VAN ALTERNATIEVEN: SYSTEMATIEK EN TOEPASSING VAN DE SYSTEMATIEK

De trechtering van 25 alternatieven wordt uitgevoerd in achtereenvolgens de volgende stappen:

- 1- toetsing aan vervoerskundige eisen (van 25 naar 19 alternatieven);
- 2- toetsing aan beleid en politiek (van 19 naar 9 alternatieven);
- 3- toetsing aan milieuaspecten (van 9 naar 6 alternatieven).

De Commissie acht deze werkwijze in overeenstemming met de richtlijnen en maakt bij de afzonderlijke stappen nog de volgende opmerkingen:

³ Er zijn bijvoorbeeld aanwijzingen dat tracés in het buitenland invloed (kunnen) hebben op gebieden die onder de Vogel- en Habitatrichtlijn beschermd zijn of zich voor bescherming kwalificeren

Toetsing aan vervoerskundige eisen

De Commissie constateert dat deze stap er in theorie toe kan leiden dat alternatieven vroegtijdig afvallen vanwege een geringere vervoerskundige kwaliteit, terwijl de meerwaarde op andere punten (kosten, medegebruik, milieu) aanzienlijk is. Om die reden heeft de Commissie voor de bij deze stap afgevalen alternatieven nagegaan of zich daarbij alternatieven bevinden die deze meerwaarde op de genoemde punten bezitten. Zij heeft vastgesteld dat dat niet het geval is en komt daarom tot de conclusie dat deze stap in de systematiek correct is toegepast. Niettemin heeft de Commissie een opmerking over de argumentatie om het alternatief K1 te laten afvallen. Dit traject is slechts 15 km langer dan het historische tracé. Het kopmaken in Maastricht kan worden voorkomen door een aansluitboog. De tekst in de notitie maakt niet duidelijk dat een aansluitboog onmogelijk is. Voorts is er sprake van “regionale en lokale problemen voor wat betreft het goederenvervoer in de “Westelijke Mijnstreek”. Op deze problemen en de belemmeringen die dat voor een K1-tracé met zich meebrengt wordt verder niet ingegaan. Ook wordt niet duidelijk waarom het K1-tracé geen structurele oplossing biedt voor de Belgische vervoersvraag tot 2020. De conclusie dat het K1-alternatief niet verder in beschouwing hoeft te worden genomen, kan de Commissie dan ook op basis van de haar ter beschikking gestelde informatie niet delen.

Toetsing aan beleid

De toetsing aan het beleid houdt in dat is nagegaan in hoeverre de alternatieven voldoen aan het beleid dat is opgenomen in deel 1 van de Planologische Kernbeslissing voor het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (PKB NVVP). De Commissie constateert dat toetsing aan het NVVP formeel moeilijk is, omdat dit nog geen door de Tweede Kamer vastgesteld beleid is. Materieel gezien acht de Commissie de gehanteerde criteria echter valide. Deze zijn immers niet alleen gebaseerd op financiële argumenten, maar ook op milieuarargumenten (benutten bestaande mogelijkheden en bundeling met bestaande infrastructuur). De Commissie acht deze stap in de trechtering juist toegepast.

Het NVVP noemt als één van de criteria dat bij noodzakelijke nieuwe spoorinfrastructuur maximale bundeling moet plaatsvinden met bestaande andere infrastructuur. Onlangs is een m.e.r.-procedure gestart voor de N280-Oost die de Nederlandse Rijksweg A73 verbindt met de Duitse A52. De trechteringsnotitie noemt de N280-Oost als mogelijke ruimtelijke beperking, omdat deze in hetzelfde gebied is geprojecteerd als tracé A1. Het alternatief A1 voor de IJzere Rijn kan mogelijk gebundeld worden met de N280. In het vervolgtraject zou deze bundeling en de milieugevolgen ervan verder uitgewerkt moeten worden.

Toetsing aan milieuaspecten

Deze toetsingsstap vindt plaats met behulp van globale en direct meetbare en te beredeneren effecten, zoals de lengte van het spoor dat grenst aan geclassificeerde, meer of minder kwetsbare gebieden, aantallen woningen). De Commissie merkt op dat in de vervolgfase van het MER meer gedetailleerde criteria feitelijk nodig zijn om de milieugevolgen van tracés te kunnen beoordelen en vergelijken. Voorbeelden zijn:

- **gevolgen voor bodem en water:** hierbij valt te denken aan de gevoeligheid van de steilrand met Maasterrassen voor ingrepen (tracé A3). Om die reden zou het alternatief A2 voorlopig gehandhaafd kunnen worden als alterna-

tief voor A3. Het is in dit stadium nog niet te beoordelen of A3 werkelijk milieuvriendelijker zal zijn dan A2.

- **gevolgen voor individuen/populaties** van beschermde soorten buiten en binnen beschermde gebieden (art. 24 Natuurbeschermingswet, art. 12 van de Habitatrictlijn, art. 6 Verdrag van Bern).
- **gevolgen van geluidhinder:** de gehanteerde criteria (aantal woningen binnen 500 m van de spoorlijn, als globale vertaling van de 57 dB(A) contour, en de relatieve intensiteitstoename) zijn grof. Te prefereren was geweest een grof model waarin de 57 dB(A) contour was aangegeven op basis waarvan aantallen woningen en oppervlaktes vastgesteld zouden kunnen worden. Overigens heeft de Commissie de verwachting dat die methodiek niet tot andere resultaten zal leiden bij de selectie van tracés. De toegepaste criteria geven niet het positieve effect weer van bundeling met bestaand spoor of bestaande wegen.
- **gevolgen externe veiligheid en ontheffing grenswaarden voor geluid.** Er heeft geen toetsing plaatsgevonden aan “onmogelijkheden” vanwege externe veiligheid en maximaal te ontheffen grenswaarden voor geluid. Dit is uitsluitend gebeurd voor het nulplusalternatief, dat op grond van deze toetsing als niet reëel wordt beoordeeld. Deze toetsing had ook voor de andere alternatieven kunnen plaatsvinden. Deze werkwijze lijkt er niet toe geleid te hebben dat alternatieven onterecht zijn afgevallen. Eerder acht de Commissie het denkbaar dat, behalve het nulplusalternatief, meer alternatieven zouden afvallen in dit stadium als deze toetsing zou zijn uitgevoerd.

De Commissie heeft de volgende opmerkingen over de toepassing van de systematiek bij de selectie van alternatieven:

A2-variant:

Bij een detaillering van de beschrijving van de milieugevolgen kan blijken dat A2 minder milieuvriendelijk is dan variant A3 (zie de hiervoor gemaakte opmerking over de steilrand met Maasterassen). Om die reden is het verstandig A2 vooralsnog te handhaven en optimalisatiemogelijkheden open te houden.

J0 en J1 varianten:

De motivering voor het verwerpen van de alternatieven J0 en J1 is niet duidelijk en deels niet consistent. In Nederland hoeft slechts 5 km nieuw spoor te worden aangelegd. Dit is minder dan bijvoorbeeld in alternatief A1. In Duitsland en België sluit dit spoor aan op niet meer in gebruik zijnde spoor. Daaruit wordt in de trechteringsnotitie de conclusie getrokken dat over “enige lengte” nieuw spoor moet worden aangelegd. Die conclusie is niet onderbouwd. Het historische tracé (A0) is momenteel ook niet in gebruik en hoeft bij ingebruikname ook niet nieuw te worden aangelegd. Om landschappelijke redenen (ter plaatse van J0 en J1 is Nederland 5 km breed) wordt dit tracé verder niet reëel geacht. Ook dat lijkt onevenwichtig gezien de afweging die bij andere, wel reëel geachte, alternatieven is gemaakt. De landschappelijke bezwaren van J0 zouden door de aanleg van een tunnel in alternatief J1 bovendien ongedaan gemaakt kunnen worden. Op basis van kosten wordt dit afgewezen. Ook in relatie tot de afweging die is gemaakt voor de D-varianten (zie onder) is niet duidelijk waarom de J0 en de J1 varianten afvallen.

D-varianten:

Op basis van de gestelde criteria acht de Commissie de argumenten voor het handhaven van het D2-alternatief niet overtuigend. Er is een grote lengte nieuw spoor nodig, terwijl het Habitatrictlijn-gebied de Strabrechtse Heide wordt aangesneden. Het milieuvoordeel is gelegen in het vermijden van grote kernen (Helmond, Deurne). De Commissie constateert dat de afweging tussen vervoerskundige en milieukundige eisen die voor het tracé D2 wordt gemaakt een opening biedt om tot geheel andere oplossingen te komen die in de trechteringsnotitie niet zijn opgenomen.

B0-variant:

De Commissie is van mening dat ook voor het verwerpen van het B0-tracé de trechteringsnotitie onvoldoende argumentatie biedt. De bezwaren tegen een spoorverdubbeling op dit tracé komen in een ander perspectief te staan indien bedacht wordt dat een spoorverdubbeling op den duur ook zonder extra goederenvervoer wenselijk zal zijn. Achtergronddocument 19 van tracénota/MER (vraag- en doelstelling) geeft aan dat voor Roermond-Venlo een toename van het aantal treinen voor personenvervoer van 2 naar 4 wordt verwacht. Het is derhalve een belangrijke spoorweg met een regionale en interregionale functie. Het tweede hoofdbezwaar betreft de boog ten zuidoosten van Venlo. De vraag is of de boog een reële oplossing is als die tot een grote fysieke ingreep leidt met hoge kosten. Kopmaken in Venlo kan dan een reële oplossing zijn, ook al verhoogt dat de exploitatiekosten en mogelijk het veiligheidsrisico.

De Commissie komt tot de volgende conclusies:

- op hoofdlijnen is de gekozen systematiek adequaat voor de selectie van alternatieven;
- de trechteringsnotitie bevat nog niet voldoende argumentatie om de alternatieven J0, J1, K1 en B0 te laten afvallen;
- de trechteringsnotitie bevat, op basis van de gehanteerde criteria, (nog) geen overtuigende argumenten voor het handhaven van het D2-alternatief;
- het toepassen van meer gedetailleerde milieucriteria kan ertoe leiden dat de beoordeling van alternatieven verandert. Om die reden adviseert de Commissie het A2-alternatief vooralsnog te handhaven en optimalisatiemogelijkheden open te houden;
- het is denkbaar dat toetsing aan “onmogelijkheden” vanwege externe veiligheid en maximaal te ontheffen grenswaarden voor geluid had kunnen leiden tot een verdergaande selectie van alternatieven. De Commissie adviseert in het vervolgtraject deze stap in een vroeg stadium te maken om na te gaan of verdergaande selectie nodig is.

4. DE KWALITEIT VAN DE INFORMATIE OVER EEN SPECIFIEK TRACÉ: HET A67-BUNDELINGSALTERNATIEF

De Commissie is gevraagd in haar advies in te gaan op de informatie ten behoeve van het besluit over het al dan niet verder beschouwen van het A67-tracé.

- De Commissie concludeert dat de geboden vervoerskundige, beleidsmatige en milieukundige informatie over het A67-tracé een goede basis biedt om te kunnen besluiten of het A67-tracé een reëel alternatief is in het kader van de trajectnota/MER voor de IJzeren Rijn.