



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Derde spoor Zevenaar – Duitse Grens

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport

11 maart 2011 / rapportnummer 2496-39



1. Oordeel over het tussentijds MER

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het voornemen een derde spoor tussen Zevenaar Oost en de Duitse grens aan te leggen. Om dit uit te kunnen voeren moet de procedure voor de Tracéwet worden doorlopen.¹ Om te komen tot een onderbouwde keuze wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister van Infrastructuur en Milieu treedt hierbij op als bevoegd gezag.

De initiatiefnemer ProRail heeft ervoor gekozen het MER in twee stappen uit te werken. In het tussentijds MER, eerste fase, zijn twee alternatieven onderzocht. Het betreft een variant ten zuiden en een variant ten noorden van de bestaande sporen. Door het bevoegd gezag is op 16 december 2010 de voorkeur geuit de noordelijke variant verder uit te werken in een ontwerp-tracébesluit (OTB).

Het bevoegd gezag heeft de Commissie voor de m.e.r.² gevraagd om een tussentijds advies te geven over de vraag of de uitgevoerde onderzoeken voldoende milieu-informatie bevatten waardoor het milieu een volwaardige rol kan spelen bij de keuze voor een voorkeursalternatief.

De Commissie is van oordeel dat in het tussentijds MER de essentiële informatie voor de keuze van een voorkeursalternatief aanwezig is.

Voor het opstellen van het definitieve MER (fase twee) zal het effectonderzoek in meer detail moeten worden uitgevoerd. De Commissie gaat daar in dit advies voor een aantal aspecten nader op in. Het betreft onderzoek naar de effecten op de Nederlandse en Duitse Natura 2000-gebieden en de effecten op de leefomgeving door geluid en trillingen. Daarnaast vraagt de Commissie aandacht voor de integrale ontwerpogave van de landschappelijke inpassing van het spoor met aandacht voor de visuele kwaliteit en de leefomgeving.

¹ Naast de bouw van het derde spoor is het aanleggen van het ERMTS beveiligingssysteem (Europese standaard) en de ombouw van de bovenleidingspanning van 1.500 Volt naar 25 kiloVolt onderdeel van dit project.

² Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via de website commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'.

2. Toelichting op het oordeel en aanbevelingen voor het vervolgproces

2.1 Leefomgeving

Voor de aspecten geluid, trillingen en lucht, die voor de leefomgeving van belang zijn, zijn de alternatieven alleen onderling vergeleken en is niet naar de effecten ten opzichte van de referentiesituatie gekeken. Voor het definitieve MER is deze vergelijking wel van belang, omdat bij het Tracébesluit inzichtelijk moet zijn wat de absolute effecten zijn van de aanleg van het derde spoor.

Geluid

Het onderzoek is gericht op de toetsing aan de Wet geluidhinder. De alternatieven zijn op basis van deze toets met elkaar vergeleken. Bij zowel het alternatief zuid als noord worden geluidsschermen afgebroken. Deze hoeven, conform de criteria van de Regeling doelmatigheid geluidsmaatregelen Wet geluidhinder, niet volledig terug te worden geplaatst om aan de wettelijk eisen te voldoen.³ Het MER geeft geen inzicht in de toename van de geluidsbelasting in de referentiesituatie (huidige situatie + autonome ontwikkeling). Een vergelijking met de referentiesituatie ontbreekt eveneens.

De Commissie constateert dat er door deze aanpak geen zicht is op de toename van het aantal geluidgehinderden ten gevolge van het initiatief. De toename van de geluidsbelasting in de alternatieven is namelijk niet alleen het gevolg van de aanleg van het derde spoor, maar ook van de autonome groei van het treinverkeer en het gedeeltelijk weghalen van de geluidsschermen.

De Commissie adviseert om in de tweede fase van het MER inzichtelijk te maken welke maatregelen noodzakelijk zijn om tot eenzelfde aantal geluidgehinderden⁴ te komen (stand still principe). Op basis van deze informatie kan het aspect geluid worden beoordeeld en kunnen zowel de minimaal wettelijk noodzakelijke maatregelen als de verdergaande mitigerende maatregelen in het MER worden beschreven.

Trillingen

Het trillingsonderzoek bevat een groot aantal onzekerheden. De berekeningen zijn gebaseerd op worst-case aannames. Het model waar de berekeningen mee zijn uitgevoerd is niet nader geduid en de uitkomsten zijn niet reproduceerbaar of controleerbaar. Het MER bevat daarvoor geen goede onderbouwing van deze conclusies. Op basis van de informatie uit het MER concludeert de Commissie dat het aspect trillingen niet onderscheidend is voor de alternatieven noord en zuid.

³ ProRail heeft op 4-2-2011 tijdens een bijeenkomst met de Commissie voor de m.e.r. wel aangegeven dat onderzocht zal worden hoe de geluidsschermen kostenneutraal kunnen worden teruggeplaatst.

⁴ Maak hierbij zonodig gebruik van de dosis-effectrelatie zoals deze is opgenomen in bijlage 2 van de Regeling omgevingslawaai.

Het MER vermeldt dat er trillingsmetingen zijn uitgevoerd bij het plaatsen van de huidige geluidschermen langs het spoor. Deze gegevens zijn echter (nog) niet beschikbaar bij de opstellers van het MER en daardoor niet betrokken.

De Commissie adviseert de gegevens uit de trillingsmetingen te gebruiken in de vervolgfase van het MER. Deze gegevens moeten inzicht geven in de trillingen tijdens de aanleg, de gegevens over bodemopbouw c.q. de trillingsoverdracht door de grond. Op basis van deze gegevens kan een nauwkeuriger beeld worden afgeleid voor de trillingsniveaus tijdens de gebruiksfase.

De Commissie adviseert om de informatie over trillingen nader uit te werken en na te gaan welke maatregelen kunnen worden getroffen om de trillingshinder tijdens de aanleg- en gebruiksfase te beperken.

2.2 Natuur

Natura 2000

Grensoverschrijdende effecten

Het voornemen maakt deel uit van een groot grensoverschrijdend project tussen Zevenaar en Oberhausen. Het Duitse deel van het plan kan ook gevolgen hebben voor het oostelijk deel van Natura 2000-gebied de Gelderse Poort (omgeving Erfkamerlingschap). Andersom kan het voornemen in het Nederlandse deel, in combinatie met die in het Duitse deel, meer gevolgen hebben voor het Duitse Vogelrichtlijngebied Unterer Rhiederrhein dan de planonderdelen afzonderlijk. Het Europese toetsingskader voor ingrepen in of nabij Natura 2000-gebieden (in Nederland geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet) staat bovendien niet toe dat de effectbeoordeling door 'opknippen' van een project, op grond van een landsgrens, wordt bemoeilijkt.

Gelet op de samenhang en cumulatie binnen het project adviseert de Commissie om in de vervolgfase van het MER een samenhangende toets uit te voeren op de gevolgen voor de Nederlandse en Duitse Natura 2000-gebieden.

Atmosferische depositie

De effecten op atmosferische depositie zullen niet onderscheidend zijn voor een noord of zuid variant. Het tussentijds MER maakt echter niet inzichtelijk hoe de Natura 2000-gebieden Gelderse Poort en Unterer Rhiederrhein worden beïnvloed door de stikstofemissies (NO₂) van de dieseltreinen op het spoor. Aangegeven is dat de stikstofemissies in 2020 zullen afnemen door een dalend aandeel dieseltreinen. Onduidelijk is wat het voornemen toevoegt aan de huidige depositie van stikstof in mol/hectare/jaar, en welke gevolgen dit kan hebben voor stikstofgevoelige habitats en soorten.

De Commissie adviseert aan te geven wat de bijdrage van het voornemen is aan de stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden en te beoordelen of de natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden, rekening houdend met de instandhoudingsdoelstellingen, worden aangetast.

Passende Beoordeling

Op grond van het tussentijds MER kunnen significante gevolgen voor de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden op voorhand worden uitgesloten. In dat geval is een passende beoordeling niet nodig. Indien de hiervoor genoemde aanvullende informatie (met name de effectbeoordeling over de Nederlandse en Duitse planonderdelen gezamenlijk) twijfel geeft of significante gevolgen worden uitgesloten, dient alsnog een passende beoordeling te worden opgesteld.

EHS

Nabij de Duitse grens wordt 0,05 – 0,2 hectare van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) doorsneden. Het MER geeft aan dat dit mogelijk wordt gemitigeerd of gecompenseerd (zie pagina 32 van het MER hoofdstuk effecten), maar geeft niet aan om welke ‘wezenlijke kenmerken en waarden’ de aantasting en eventuele compensatie gaat.

De Commissie adviseert aan te geven welke waarden worden aangetast en hoe het EHS-afwegingskader bij ruimtelijke ingrepen wordt uitgewerkt.

Soortenbescherming

De Commissie constateert dat de informatie over zoogdieren en vogels incompleet is. Belangrijke bestaande informatiebronnen zijn niet gebruikt. Beschermde soorten op Duits grondgebied⁵ die mogelijk door het voornemen op het Nederlandse deelgebied worden beïnvloed zijn onterecht niet bij de beschouwing betrokken.

De Commissie adviseert op basis van volledige en recente informatie de effectbeoordeling aan te passen gebruik te maken van de Nationale Database Flora en Fauna en/of aanvullend veldwerk uit te voeren naar vleermuizen en vogelsoorten waarvan de nesten jaarrond zijn beschermd.

2.3 Landschap en ruimtelijke kwaliteit

Het MER geeft informatie over landschap, cultuurhistorie, archeologie, recreatief gebruik, leefomgeving, verkavelingstructuur etc. Gebruik deze informatie om een integraal ontwerp te maken. Beoordeel de geluidsschermen niet alleen functioneel, maar maak een integraal ontwerp met aandacht voor de visuele kwaliteiten en de kwaliteit van de leefomgeving. Maak met behulp van visualisaties de effecten op het landschap inzichtelijk. Ga daarbij in op de belevingswaarde en visualiseer de spanning tussen het karakter van de spoorlijn als nationale infrastructuur en de regionale landschappelijke structuur die wordt doorsneden.

⁵ In Nordrhein-Westfalen wordt getoetst aan Planungsrelevante Arten <http://www.naturschutz-fachinformationssysteme-nrw.de/ffh-arten/de/arten/gruppe>.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: ProRail

Bevoegd gezag: de minister van Infrastructuur en Milieu (IenM)

Besluit: vaststellen van een tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: C2.1

Activiteit: Aanleg van een derde spoor tussen Zevenaar en de Duitse grens

Procedurele gegevens:

aanvraag tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 7 januari 2011
tussentijds toetsingsadvies uitgebracht: 11 maart 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ing. E.H.A. de Beer

mr. F.W.R. Evers, voorzitter

prof.ir. E.A.J. Luiten

drs. R. Meeuwssen, werkgroepsecretaris

ing. R.L. Vogel

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Ontwerp Nota Reikwijdte en Detailniveau milieueffectrapportage Derde spoor Zevenaar – Duitse Grens, ProRail. (geen datum).
- Zevenaar Oost / 3e Spoor Onderzoek Externe Veiligheid, ProRail. 21 december 2010.
- Onderzoek voor MER Zevenaar 3e spoor Landschappelijke inpassing, ProRail. 7 december 2010.
- Onderzoek MER Zevenaar 3e spoor onderdeel water, ProRail. 19 november 2010.
- Onderzoek trillingen; (-07) – E. de Beer.
- MER/OTB aanleg 3e spoor traject Zevenaar –Duitse grens Onderzoek luchtkwaliteit fase A, ProRail. 21 december 2010.
- MER/OTB Aanleg 3e spoor traject Zevenaar – Duitse grens onderzoek trillingen – fase a, ProRail. 21 december 2010.
- Bureauonderzoek Spoorlijn Zevenaar – Duitse grens gemeente Zevenaar, ProRail. 28-10-2010.
- MER/OTB aanleg 3e spoor traject Zevenaar – Duitse grens onderzoek geluid fase A. ProRail. 21 december 2010.
- Verkennen ecologisch onderzoek Project Zevenaar 3e spoor, ProRail. 23 november 2010.
- Zevenaar 3de Spoor Beschrijving aspect bodem voor de MER, ProRail. 6 september 2010.
- Effectbepaling Derde spoor Zevenaar – Duitse grens MER hoofdstuk effecten, ProRail. 22 december 2010.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Tussentijds toetsingsadvies over het milieueffectrapport Derde spoor Zevenaar – Duitse Grens

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft het voornemen een derde spoor tussen Zevenaar Oost en de Duitse grens aan te leggen. Om dit uit te voeren wordt de procedure voor de Tracéwet doorlopen met daaraan gekoppeld een milieueffectrapport (MER). De minister van Infrastructuur en Milieu treedt hierbij op als bevoegd gezag. Initiatiefnemer ProRail heeft ervoor gekozen het MER in twee fases uit te voeren. Dit tussentijds advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage gaat over de eerste fase van het MER.



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ISBN: 978-90-421-3230-6

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

