



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Meteren–Boxtel

Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport

16 november 2012 / rapportnummer 2711-68



1. Hoofdpunten voor het milieueffectrapport (MER)

Het kabinet heeft een voorkeursbeslissing genomen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), om in de Randstad ruimte voor extra personenvervoer te maken. Deze ruimte wordt gecreëerd door het goederenvervoer tussen Rotterdam en Eindhoven zoveel mogelijk te laten rijden over de Betuweroute en daarna naar het zuiden (Meteren-Boxtel-Eindhoven). Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail hebben daarom het voor-nemen een nieuwe aftakking van de Betuweroute te maken bij Meteren en vier-sporigheid te realiseren op het traject 's-Hertogenbosch - Vught. Het voornemen wordt vastgelegd in een Tracébesluit van de minister van Infrastructuur en Milieu. In het kader van deze besluitvor-ming wordt m.e.r. doorlopen.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- onderbouwing van nut en noodzaak om het goederenvervoer per spoor via de Betuwe-route - route Meteren/Boxtel/Eindhoven te intensiveren in plaats van via andere modali-teiten (zoals binnenvaart en weg) of andere routes (Brabantroute, Maaslijn), uitgaande van de meest recente prognoses;
- inzicht in de aantasting van de leefomgeving, niet alleen sectoraal, maar integraal en in cumulatie. De effecten op de leefomgeving zullen een 'optelsom' van verschillende effec-ten zijn, zoals geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, over-steekbaarheid en barrièrewerking;
- inzicht in overige milieugevolgen (natuur, landschap e.d.) en de wijze waarop die samen met de informatie over leefklimaat bij de keuze tussen de varianten is meegewogen.

Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de ontwerp notitie reikwijd-te en detailniveau² (verder NRD). Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in de NRD voldoende aan de orde komen.

De Commissie heeft geen zienswijzen via het bevoegd gezag ontvangen en deze dus niet bij haar advies kunnen betrekken.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiener.nl onder 'Advisering' of door in het zoekvak het projectnummer in te geven.

² ontwerp notitie reikwijdte en detailniveau milieueffectrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Meteren-Boxtel, september 2012

2. Achtergrond, probleem– en doelstelling, nut en noodzaak

De NRD maakt duidelijk dat het voornemen voortkomt uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dit programma is bedoeld om de capaciteit van het spoor te vergroten, zodat er meer reizigerstreinen op de drukste trajecten in de brede Randstad kunnen rijden. Een goede vorm van goederenrouting is een randvoorwaarde voor het kunnen realiseren van hoogfrequent reizigersvervoer in de brede Randstad. Tegelijkertijd heeft het PHS tot doel om de verwachte groei van het goederenvervoer mogelijk te maken (NRD pagina 4).

Het Kabinet heeft in juni 2010 een voorkeursbeslissing genomen over het reizigersverkeer in de Randstad en over routing van het goederenverkeer (NRD pagina 4). In deze voorkeursbeslissing is er voor gekozen om zoveel mogelijk goederenvervoer via de Betuweroute te laten rijden. Dit betekent dat er in de Randstad ruimte gemaakt wordt voor extra reizigersverkeer, door het goederenvervoer tussen Rotterdam en Eindhoven (Goederenvervoer zuid Nederland) niet meer via de Brabante route (Dordrecht–Tilburg–Eindhoven) te laten rijden, maar over de Betuweroute en vervolgens over het tracé Meteren–Boxtel.

De Commissie adviseert aan de hand de stappen zoals door de Commissie Elverding³ zijn benoemd nut en noodzaak te bepalen en de volgende vragen in het MER te adresseren:

- 1) Is door het PHS en door autonome groei van het goederenvervoer een herroutering op het spoor nodig? Zijn er zoveel goederen te verwachten dat extra capaciteit voor goederentreinen nodig is? Kan deze groei het beste via het spoor worden opgevangen?
- 2) Wanneer goederenvervoer per spoor inderdaad de beste optie is, waarom past dit niet binnen de huidige routing? Waarom is het nodig de route Meteren – Boxtel meer te gebruiken voor goederenvervoer en zijn andere routes niet geschikt?

De vraag 'waarom herrouteren' kan beantwoord worden vanuit een brede verkenning naar mogelijke alternatieven waarmee het doel (ruimte creëren voor personenvervoer in de Randstad en opvangen van toename van goederenvervoer) bereikt kan worden. Het detailniveau dient van dusdanige aard te zijn dat alternatieven onderscheidend zijn. Benut hierbij de resultaten van de goederenstudies⁴ (pagina 7 NRD):

- het lange termijn perspectief goederenvervoer;
- de mogelijkheid tot fors inzetten op binnenvaart voor goederenvervoer;
- het maximaliseren van het gebruik van de Betuweroute, inclusief een betere aansluiting en benutting in Duitsland.

Deze onderzoeken laten zien dat de goederenprognoses ongeveer 20% lager uitvallen dan bij het vaststellen van het PHS en dat maximaal 9% van het goederenvervoer met binnenvaart zou kunnen worden ingevuld. Ga in het MER specifiek in op wat de gevolgen zijn van deze prognoses die lager liggen dan de prognoses bij de besluitvorming rondom de PHS.

³ De Commissie die in april 2008 advies heeft uitgebracht over versnelling van de besluitvorming bij infrastructurele projecten staat ook al wel bekend als 'de Commissie Elverding'.

⁴ Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het PHS in mei 2010 zijn in relatie tot de goederenrouting Oost-Nederland enkele moties aangenomen. De in deze moties gevraagde onderzoeken zijn uitgewerkt en hebben in juli 2012 geleid tot een aantal rapportages.

Wanneer blijkt dat er een noodzaak is om meer goederen via het spoor te vervoeren, ligt vervolgens de keuze voor via welk tracé dit het beste kan. Maak inzichtelijk waarom het tracé Meteren – Boxtel het meest geschikt is (of kan worden) voor goederenvervoer (en waarom niet de Brabantroute of de Maaslijn).

Om tot het voornemen te komen heeft er participatie in de vorm van ambtelijk en bestuurlijk overleg plaatsgevonden. De Commissie adviseert om in het MER inzicht te geven in de daarbij gehanteerde afwegingen. Geef aan in hoeverre rekening is gehouden met andere (gebieds-) doelen, bijvoorbeeld ten aanzien van economische ontwikkeling, milieu, natuur, landschap en klimaat. Ga in op de eventuele gevolgen voor of relatie met andere ruimtelijke plannen en projecten. De Commissie denkt bijvoorbeeld aan de ambitie van de provincie Gelderland om van de A15 een duurzame energiesnelweg te maken (met windturbines langs de A15).

Voor de concrete invulling van het tracé Meteren – Boxtel is een ruime participatie met betrokken opgezet. Dit heeft onder meer geleid tot het opnemen van een extra variant in het MER voor het gedeelte door Vught. Beschouw alle varianten in het MER op hetzelfde detailniveau. Onderzoek of de realisatie van de varianten en het oplossen van knelpunten passen binnen de beschikbare budgettaire ruimte.

De Commissie acht het raadzaam voldoende ruimte in het traject in te bouwen om vervoersprognoses te herijken en de mogelijke consequenties te bezien.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Voorgenomen activiteit en Tracébesluit

Beschrijf in het MER wat de voorgenomen activiteit behelst. Ga ook in op het inhaalspoor bij Geldermalsen. Geef aan wat er precies in het Tracébesluit wordt vastgelegd. Uit welke fysieke ingrepen bestaat de voorgenomen activiteit? Wat wordt vastgelegd ten aanzien van aard en aantal treinen?

Beschrijf en onderbouw de aannames ten aanzien van:

- aantallen treinen;
- type treinen;
- lengte van de treinen;
- verdeling van de aantallen over het etmaal;
- de aard van de te vervoeren stoffen.

Geef eventueel bandbreedtes, vanwege de onzekerheden in de aannames. Geef tevens aan in hoeverre hieraan grenzen worden gesteld in het Tracébesluit.

Onderbouw dat deze geplande intensiteiten en de verdeling van het goederenvervoer over het etmaal realiseerbaar zijn binnen het huidige en het te verwachten toekomstige personenverkeer op de route Meteren – Boxtel.

3.2 Varianten

Onderbouw in het MER de keuze voor de te onderzoeken varianten. In de NRD (pagina 16 en verder) wordt kort ingegaan op de selectie van varianten. In een aantal stappen is teruggegaan van 21 naar 3 varianten voor het tracé 's-Hertogenbosch / Vught en van 60 naar 2 varianten voor de zuidwestboog Meteren

Ga in het MER nader in op de gehanteerde selectiecriteria (waaronder milieu) en afwegingen in de verschillende stappen (zeef 1 – capaciteitscriteria / zeef 2 – prestatiecriteria).⁵ Ga in op de weging van de criteria. En bespreek de verschillen tussen de criteria die in meerdere zeven worden gehanteerd (bijvoorbeeld kosten en bouwhinder). Met name de keuze voor het voorkeursvariant behoeft nadere onderbouwing. Zijn er in zeef 1, 2 of 3 varianten afgefallen die vanuit milieu- of natuurinvalshoek voordelen hebben en dus ook meegenomen hadden moeten worden?

3.3 Referentiesituatie: ruimtelijke situatie en aantallen treinen

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de te verwachten toestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de varianten wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

Onderbouw het aantal goederentreinen (prognose) in de referentiesituatie (NRD pagina 14). Ga daarbij in op de autonome groei in vergelijking tot de huidige feitelijke situatie. Geef aan of deze groei gerealiseerd kan worden binnen de huidige spoorcapaciteit, gezien de mogelijke milieueffecten en gelet op de primaire doelstelling van het PHS (meer passagiersvervoer in de Randstad). Indien het aantal (prognoses) treinen niet gerealiseerd kan worden binnen de huidige spoorcapaciteit, kan niet van deze prognoses worden uitgegaan in de referentiesituatie. Geef tevens de verdeling van de (prognoses) goederentreinen over het etmaal in de vorm van intensiteiten in de dag- (07.00 – 19.00 uur), avond- (19.00 – 23.00 uur) en nachtperiode (23.00 – 7.00 uur).

Om de omwonenden goed inzicht te geven in de te verwachten effecten adviseert de Commissie om naast een vergelijking met de referentiesituatie ook een vergelijking met de huidige situatie te maken. Beschrijf hiervoor naast een (reële) referentiesituatie ook de huidige situatie. Geef het aantal treinen dat in de huidige situatie rijdt en breng de huidige kwaliteit van de leefomgeving in de betrokken deelgebieden in kaart.

⁵ Hiervoor kan gebruik worden gemaakt van o.a. de afwegingsnotitie varianten tbv notitie R&D, 25 september 2012.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Maak bij de beschrijving van de effecten onderscheid tussen:

- de aanlegfase: de aanpassing van het spoor en andere ingrepen, zoals de aanpassingen aan de N65 en effectbeperkende maatregelen. Betrek hierbij onder andere ook de duur van de beoogde werkzaamheden, het ruimtebeslag in de aanlegfase, de hinder voor verkeer en voor leefomgeving (geluid en trillingen);
- de gebruiksfase: het totale aantal en de extra treinen (zowel personen- als goederenvervoer) die op het traject gaan rijden.

Onderbouw de gehanteerde aannames ten aanzien van de verdeling van treinen in de dag en de nacht (verdeling over het etmaal). Bespreek daarbij het maximaal mogelijke, zodat daarmee voor omwonenden inzichtelijk wordt wat maximaal te verwachten is.

Geef een onderbouwde inschatting van het aantal diesellocs dat op het tracé zal gaan rijden.

Het is belangrijk aan te geven in welke deelgebieden effecten zich mogelijk gaan voordoen. Maak helder welke criteria in welke deelgebied worden gehanteerd om effecten te duiden. Een effect op veiligheid of geluid of luchtkwaliteit in of nabij de bebouwing zal anders moeten scoren dan wanneer deze zich in een meer landelijke omgeving voordoet. Beschrijf welke effecten acceptabel worden geacht. Dit kan per deelgebied verschillen.

4.2 Aantasting leefomgeving

De Commissie adviseert de aantasting van het leefklimaat als uitgangspunt te nemen bij de beoordeling van de impact van het voornemen. De effecten op de leefomgeving zullen een cumulatie zijn van verschillende effecten van verschillende bronnen. Verschillende effecten zijn bijvoorbeeld geluid, trillingen, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid, overstekbaarheid, aantasting groenstroken en barrièrewerking. Er is waarschijnlijk interactie tussen deze aspecten. Angst voor een ongeval, meer luchtverontreiniging, meer effecten van geluid, barrièrewerking en andere aspecten kunnen gezamenlijk een grotere impact op het leefklimaat hebben dan elk van de afzonderlijke aspecten. Met verschillende bronnen wordt bedoeld het goederenvervoer en het personenvervoer over het spoor en het wegverkeer bijvoorbeeld op de N65.

Houd er rekening mee dat ook beneden wettelijke normen grote (veranderingen in) effecten op leefbaarheid en gezondheid kunnen optreden.

Beschrijf in kwalitatieve zin de veranderingen in de woon-, werk- en recreatieve kwaliteit van het studiegebied. Betrek hierbij ook de gebruiksfuncties van het gebied (wonen, naar school gaan, recreëren, routes voor werk, school en dagelijkse activiteiten).

4.3 Woon- en leefomgeving per aspect

4.3.1 Geluid

Aanvullend op de NRD adviseert de Commissie een duidelijke omschrijving te geven van de werking van SWUNG⁶ en de daaraan gekoppelde geluidproductieplafonds (GPP's) voor elke spoorweg in relatie tot de mogelijke nog resterende geluidsanering. Ga in op het begrip 'doelmatigheid' en leg uit welke criteria daarbij gehanteerd worden. Geef aan welke maatregelen (zoals geluidschermen, raildempers, e.d.) mogelijk en noodzakelijk zijn om binnen de GPP's te blijven. Overigens maakt de wetgeving SWUNG het mogelijk om GPP's te verhogen. Geef aan of daarvan sprake zal zijn.

Aangezien er langs het tracé een saneringsopgave bestaat, dienen gekoppeld aan het tracé-besluit de GPP's zodanig te worden verlaagd dat daarmee de sanering zeker gesteld is. De Commissie adviseert in het MER de omvang en locatie van de sanering alsmede de daardoor benodigde verlaging van GPP's in het MER te beschrijven en hieraan te toetsen.

Maak duidelijk waar en in hoeverre er sprake is van een toename van geluid – ondanks dat binnen de GPP's wordt gebleven – ten opzichte van de huidige situatie. Maak duidelijk hoeveel treinen (personen- en goederenvervoer) er binnen de GPP's (inclusief werkruimte) maximaal kunnen rijden op het tracé.

Ga kwalitatief in op de niet akoestische factoren die de beleving van geluid kunnen bepalen in het studiegebied, zoals de beheersbaarheid van het geluid, de voorspelbaarheid van de treinen, houding tegenover de bron, verwachtingen voor de toekomst en andere factoren die een rol kunnen spelen. Ga ook specifiek in op de verandering in rustperiodes. Vergelijk de geluidseffecten van alternatieven en/of varianten op hoofdlijnen op kaart. Geef hierop ook de ligging van woningen en andere gevoelige objecten weer.

4.3.2 Trillingen

Het aspect trillingen kan uitgewerkt worden conform de NRD. Het gaat om zowel trillingen die schade aan gebouwen kunnen veroorzaken als trillingen die hinderlijk zijn. Mogelijke schade is met name relevant in de aanlegfase, hinder in de gebruiksfase.

De onzekerheden in de bepaling van trillingniveaus bij het gebruik van rekenmodellen zijn groot. Daarom adviseert de Commissie hier specifiek op in te gaan en tevens aan te geven hoe daarmee wordt omgegaan. Geef aan op welke wijze de rekenmodellen worden gevalideerd.

Geef aan of tijdens de aanleg en in de gebruiksfase een monitoring wordt uitgevoerd en welke 'maatregelen achter de hand' beschikbaar zijn indien er overschrijdingen zijn.

⁶ SWUNG staat voor 'Samen Werken in de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid'. De wijziging van de Wet geluidhinder en de Wet milieubeheer voor de rijksinfrastructuur (rijkswegen en hoofdspoorwegen) is op 1 juli 2012 in werking getreden.

4.3.3 Luchtkwaliteit

Een deel van het goederentransport zal met diesellocs worden uitgevoerd. De Commissie adviseert daarom, naast het risico op overschrijding van de normen zoals in de NRD is aangegeven, ook de concentraties NO₂ en PM₁₀ en verandering daarin als gevolg van het voor-nemen beneden de grenswaarden weer te geven. Presenteer de verandering in verschilcon-tourkaarten. Geef daarbij aan hoeveel mensen worden blootgesteld aan concentraties NO₂ en PM₁₀ in klassen van maximaal 4 µg/m³.

4.3.4 Externe veiligheid

Zoals de NRD aangeeft wordt de lijn Meteren – Boxtel opgenomen in het (nog vast te stellen) Basisnet Spoor, zodat getoetst wordt aan de hierin vastgestelde risicoplafonds. Beschrijf in het MER ter onderbouwing van deze toetsing:

- de aard en omvang van de transporten van gevaarlijke stoffen;
- de gevaren door vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor voor de referentiesituatie en voor de varianten, zodanig dat wijzigingen inzichtelijk worden;
- de maatregelen die de kans op ongevallen en/of de gevolgen ervan beperken.

Breng in een zo vroeg mogelijk stadium de relatieve én de absolute waarden in beeld, om mogelijke knelpunten zo vroeg mogelijk duidelijk te hebben. Geef aan welke maatregelen noodzakelijk en mogelijk zijn indien de risicoplafonds uit het Basisnet dreigen te worden overschreden of wanneer het groepsrisico substantieel toeneemt. Ga in op de (positieve) effecten die verwacht worden door de vermindering van de externe veiligheidsrisico's in Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg.⁷

Geef in het MER aan wat het effect is van de aanleg en het gebruik van de eventuele dive-nder bij Vught en/of Meteren en de eventuele fly-over bij Meteren op externe veiligheid en geef aan of deze constructies beperkingen opleveren voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

4.3.5 Gezondheid

De Commissie adviseert aanvullend op de NRD in het MER in te gaan op de volksgezondheid in het studiegebied en de mogelijke (cumulatieve) effecten van het project hierop. Eventuele effecten op de gezondheid zullen voornamelijk samenhangen met de toename van geluid, de verslechtering van de luchtkwaliteit en toegenomen externe veiligheidsrisico's.

⁷ In het eindrapport Basisnet Spoor is opgenomen: 'In het kader van Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt gewerkt aan het Tracébesluit voor de realisatie van een nieuwe spoorboogverbinding bij Meteren aan de Betuweroute (west-zuidboog). Nadat vaststaat dat deze verbinding gerealiseerd wordt (besluit minister IenM) zal, in het kader van een mogelijke aanpassing van Basisnet, een consequentieonderzoek worden uitgevoerd zowel naar de mogelijkheden van extra vervoer als naar de mogelijkheden tot vermindering van de groepsrisico's in Dordrecht, Zwijndrecht en Tilburg. De extra risico's die elders (Meteren – Boxtel) kunnen ontstaan worden eveneens in deze afweging betrokken.'

Geef voor het aspect geluid het aantal 'gehinderden', 'ernstig gehinderden' en het aantal 'slaapverstoorden' en 'ernstig slaapverstoorden'. Daarvoor is het nodig via berekeningen inzicht te geven in de blootstelling van de geluidbelasting op de meest belaste gevel vanaf 42 dB Lden voor ernstige hinder en vanaf 40 dB Lnight voor ernstige slaapverstoring. Bereken ook het aantal blootgestelden vanaf 55 dB Lnight.⁸

4.4 Natuur

Gevolgen voor de natuur kunnen optreden door werkzaamheden in de aanlegfase (met name geluid, licht en eventueel stikstofdepositie). In de gebruiksfase zijn naast ruimtebeslag met name gevolgen door geluidsverstoring en stikstofdepositie door diesellocs te verwachten. In aanvulling op de NRD adviseert de Commissie:

- De beschermde natuurgebieden duidelijk op kaart aan te geven en in te gaan op de grondslag van de bescherming en de te behouden/ontwikkelen natuurwaarden, waaronder de functionaliteit van de ecologische verbindingzones.
- Eerst de mogelijke effecten, effectafstanden en kwetsbare seizoenen per soortgroep te bepalen, alvorens voor de relevante soort(groep)en de effecten te bepalen. Breng voor relevante soorten de gevolgen voor de staat van instandhouding in beeld en ga in op eventuele conflicten met de Flora- en faunawet.
- Na te gaan of depositie van verzurende en vermestende stoffen door aanlegwerkzaamheden en door diesellocs toe kan nemen. Ga in op de afstand waarop deze stoffen kunnen neerslaan en beschrijf de eventuele gevolgen voor beschermde gebieden.
- Beschrijf de eventuele gevolgen voor Natura 2000-gebied Uiterwaarden Waal en – in het geval van een toename van stikstofdepositie – eventuele andere Natura 2000-gebieden in de vorm van een voortoets. Indien significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet worden uitgesloten dienen deze effecten in een Passende beoordeling nader te worden onderzocht. Het is raadzaam deze Passende beoordeling duidelijk zichtbaar deel uit te laten maken van het MER.
- Met name in het zuidelijk deel van het studiegebied bevinden zich EHS-gebieden vlak bij het spoor. Beschrijf de eventuele gevolgen voor de EHS in het MER en doorloop het EHS-afwegingskader indien nodig.⁹

4.5 Landschap, cultuurhistorie en stedenbouw

De Commissie adviseert in het MER naast de in de NRD aangegeven stedelijke en landschappelijke inpassingstudie een beknopte beschrijving te geven van huidige waarden in het studiegebied. Ga daarbij in op de visueel-ruimtelijke kenmerken van het gebied. En betrek daarbij eventueel vanuit de stedenbouwkundige geschiedenis waardevolle structuren, patronen en elementen.

⁸ Volgens de WHO (Night Noise Guidelines) is dit de grens waarboven de situatie in toenemende mate als gevaarlijk voor de volksgezondheid wordt en er bewijs is voor een toename van het risico op cardiovasculaire effecten.

⁹ De provinciale EHS is beschermd op grond van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), de AMvB Ruimte en de provinciale verordeningen ruimte (PRV's). Zie <http://atlas.brabant.nl/natuurbeheerplan/> voor begrenzing van de EHS-gebieden.

Beschrijf de gevolgen voor genoemde kenmerken, structuren, patronen en elementen van het vergrote ruimtebeslag van de spoorbaan en/of te nemen maatregelen zoals geluidschermen.

4.6 Bodem en water

Beschrijf aanvullend op de NRD de effecten die een verdiepte ligging kan hebben op de grondwaterhuishouding in de omgeving van het spoor. Maak hierbij zo nodig onderscheid tussen de (tijdelijke) effecten tijdens aanlegfase en de (permanente) effecten tijdens de gebruiksfase.

5. Overige aanbevelingen

Voor de onderdelen 'vergelijking van alternatieven' en 'leemten in milieu-informatie' heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

5.1 Gebruik van modellen, onzekerheden en evaluatieprogramma

Onderbouw de keuze van de rekenregels/-modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen voor geluid, trillingen, lucht-, water-, bodemkwaliteit en aantallen gehinderden worden bepaald. Ga ook in op de onzekerheden in deze bepaling. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens (bron, ouderdom, betrouwbaarheid, e.d.) en in de gehanteerde rekenregels/-modellen (afleiding en bandbreedte van kritische parameterwaarden, modelkalibratie, e.d.). Vertaal dit indien relevant in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven.

Houd bij de vergelijking van de alternatieven en bij de toetsing van de alternatieven aan (project-)doelen en wettelijke grenswaarden expliciet rekening met de onzekerheden in effectbepalingen.¹⁰ Geef daarvoor in het MER inzicht in:

- de waarschijnlijkheid dat effecten optreden, d.w.z. het realiteitsgehalte van de verschillende effectscenario's (best-case en worst-case);
- het belang van de onzekerheden in effectbepalingen voor de significantie van verschillen tussen alternatieven, en daarmee voor de vergelijking van alternatieven;
- op welke wijze en wanneer na realisering van het initiatief de daadwerkelijke effecten geëvalueerd worden, bijvoorbeeld via een oplevertoets, en welke maatregelen 'achter de hand' beschikbaar zijn als (project-)doelen en grenswaarden in de praktijk niet gehaald worden.¹¹

¹⁰ Effectbepalingen voor de toekomst zijn inherent onzeker. Het zijn vaak de best mogelijke benaderingen op basis van in de praktijk ontwikkelde en getoetste modellen. De onzekerheden in de uitkomsten van modellen moeten wel worden onderkend. Schijnzekerheden leveren ondoelmatige keuzes en maatregelen op. Effecten kunnen in werkelijkheid meevallen, dan zijn teveel maatregelen getroffen. Effecten kunnen tegenvallen, dan zijn te weinig maatregelen genomen.

¹¹ Dit sluit aan bij de adviezen van de Commissie Elverding. Met de oplevertoets wordt invulling gegeven aan de verplichting tot evaluatie van een MER (artikel 7.39 t/m 7.42 van de Wet milieubeheer).

5.2 Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Zorg ervoor dat:

- het MER zo beknopt mogelijk is, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst zijn opgenomen;
- recent, goed leesbaar kaartmateriaal is gebruikt, met duidelijke legenda.

5.3 Samenvatting van het MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven daarvoor;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: ProRail

Bevoegd gezag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Directoraat-Generaal Bereikbaar

Besluit: Tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: m.e.r. vanwege categorie D2.2 en C2

Activiteit: Het realiseren van een nieuwe aftakking van de Betuweroute bij Meteren alsmede vier-sporigheid op het traject 's-Hertogenbosch – Vught.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in Staatscourant van: 5 september 2012

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 6 september t/m 10 oktober 2012

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 7 september 2012

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 16 november 2012

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ir. J.A. Huizer

dhr. ir. N.G. Ketting (voorzitter)

dhr. ir. E.R. Snijders

mw. ir. C.T. Smit (secretaris)

dhr. ing. R.L. Vogel

dhr. drs. F. Wijnants

dhr. dr. F. Woudenberg

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd. 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 advies:

- (2711-02) Notitie Reikwijdte en Detailniveau, Milieueffectrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: Meteren-Boxtel, september 2012
- (2711-29) PHS, TB Meteren Boxtel, afwegingsnotitie varianten t.b.v. notitie R&D, 25 september 2012

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

**Advies over reikwijdte en detailniveau van het
milieueffectrapport Programma Hoogfrequent
Spoorvervoer: Meteren-Boxtel**

ISBN: 978-90-421-3620-5



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

