

**AANVULLING MILIEUEFFECTRAPPORT (MER)
TRACÉBESLUIT DOORSTROOMSTATION
UTRECHT (DSSU)**

MINISTERIE VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

12 mei 2015
078425965:0.1 - Definitief
C05058.000005.0100

Inhoud

1	Aanleiding en leeswijzer	3
2	Mogelijkheid snelheidsverlaging	5
2.1	Het MER.....	5
2.2	Advies Commissie m.e.r.	6
2.3	Nadere onderbouwing nut en noodzaak 80 km/uur	6
2.4	Conclusie.....	8
3	Aandachtspunten voor de besluitvorming	11
3.1	Geluid.....	11
3.2	Externe veiligheid.....	12
3.3	Aantallen goederentreinen	12

1

Aanleiding en leeswijzer

Dit rapport vormt een aanvulling op het 'Milieueffectrapport (MER) Tracébesluit Doorstroomstation Utrecht (DSSU)' van 1 december 2014. Het MER heeft samen met het Ontwerp Tracébesluit (OTB) van 18 december 2014 tot en met 28 januari 2015 ter inzage gelegen. In deze periode was het voor iedereen mogelijk om zienswijzen in te dienen op het MER en het OTB en is op grond van artikel 7.32 Wet milieubeheer advies ingewonnen bij de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage (de Commissie m.e.r.). De Commissie m.e.r. heeft haar toetsingsadvies uitgebracht op 11 maart 2014 (rapportnummer 2990-48). In dit advies spreekt de Commissie m.e.r. zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER. Bij het opstellen van dit advies heeft de Commissie m.e.r. rekening gehouden met de ingediende zienswijzen.

De Commissie m.e.r. constateert dat het MER en de bijlagenrapporten uitgebreid en helder ingaan op het feit dat DSSU inclusief mitigerende maatregelen is te realiseren binnen de wettelijke grenswaarden voor geluid, lucht, externe veiligheid en de beleidslijn voor trillingen. De Commissie signaleert echter wel één tekortkoming. Zij acht het opheffen ervan essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over het tracébesluit. De Commissie is van mening dat onderzocht moet worden of snelheidsreductie van goederentreinen als maatregel mogelijk en effectief is (lagere maximumsnelheden van 40 en/of 60 km per uur). De Commissie adviseert om eerst een aanvulling op het MER op te stellen en pas daarna een besluit te nemen. Daarom is deze aanvulling op het MER opgesteld. Deze aanvulling is gebruikt als input voor het tracébesluit en vormt samen met het oorspronkelijke MER een deel van de onderbouwing hiervan.

De Commissie m.e.r. doet daarnaast in haar toetsingsadvies een aantal aanbevelingen waarmee een bijdrage kan worden geleverd aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming. Deze gaan over geluid, externe veiligheid en de goederenprognoses. In deze aanvulling is tevens aangegeven hoe met deze aanbevelingen is omgegaan.

In hoofdstuk 2 wordt de noodzaak van de snelheidsverhoging van goederentreinen naar 80 km/u te Utrecht CS nader onderbouwd. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de door de Commissie m.e.r. geconstateerde aandachtspunten voor de verdere besluitvorming.

2

Mogelijkheid snelheidsverlaging

2.1 HET MER

In paragraaf 2.4.3 van het MER is al uitgebreid ingegaan op de noodzaak om de snelheid van goederentreinen te verhogen van 40 km/u naar 60 km/u in noordelijke richting respectievelijk van 40 km/u naar 80 km/u in zuidelijke richting. De conclusie is dat wanneer goederentreinen niet met hogere snelheid zullen rijden, niet voldaan kan worden aan de in Utrecht benodigde capaciteit ten behoeve van het behalen van de PHS-doelstelling (hierbij vormt naast *'Hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de brede Randstad'* ook *'Kwaliteit reistijden naar de landsdelen'* één van de speerpunten). Als de goederentreinen niet harder gaan rijden is op diverse lijnen bij de beoogde hoge treinfrequenties (maximaal 6 intercity's, 6 sprinters en 2 rijmogelijkheden voor goederentreinen per uur per richting) sprake van rijtijdverlies voor goederen- en personentreinen, waardoor de met PHS beoogde reistijdvoordelen en punctualiteit niet worden behaald. Mede op basis hiervan is in paragraaf 4.6 van het MER geconcludeerd dat bij de voorbereiding van het Tracébesluit DSSU geen sprake is van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven.

Naast dat het vanwege het niet realiseren van de met DSSU beoogde doelstelling niet mogelijk is de snelheid van goederentreinen te verlagen, is het bovendien wettelijk zelfs niet mogelijk. Uit artikel 65 van de Spoorwegwet volgt namelijk dat een snelheidslimiet als maatregel namelijk niet is toegestaan als deze alléén is bedoeld om milieugevolgen vanwege het spoor op de omgeving te mitigeren. Dit wordt bevestigd door de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 31 augustus 2011 (zaaknummers 200904295/1/M2 en 201009685/1/M2) evenals de uitspraak van 2 oktober 2013 (zaaknummer 201207300/1/R4); de overweging hierbij is hieronder weergegeven.

Overweging Raad van State met betrekking tot een snelheidslimiet vanwege milieugevolgen:

"Uit artikel 65 van de Spoorwegwet in samenhang met de artikelen 13, 15, 18 en 23 van het Besluit spoorverkeer en artikel 23 van de Regeling spoorverkeer volgt dat alleen aanwijzingen of seinen onderscheidenlijk gegeven of geplaatst mogen worden die betrekking hebben op een veilig en ongestoord gebruik van het spoor. Een redelijke wetsuitleg brengt met zich dat in artikel 65 van de Spoorwegwet met een veilig en ongestoord gebruik van het spoor wordt bedoeld op *de veiligheid op het spoor en niet vanwege het spoor*. Daarnaast blijkt uit de in overweging 2.8.3 weergegeven artikelen dat de Spoorwegwet, het Besluit spoorverkeer en de Regeling spoorverkeer geen bevoegdheid geven om aanwijzingen te geven aan het verkeer op de hoofdspoorweg *in verband met milieugevolgen, zoals geluidhinder en trillinghinder*. Appellanten hebben niet aangevoerd dat een veilig en ongestoord gebruik van het spoor als bedoeld in artikel 65 van de Spoorwegwet aanleiding geven om de snelheid te beperken. De minister heeft daarom door te verwijzen naar artikel 65, eerste lid, van de Spoorwegwet, het Besluit spoorverkeer en de Regeling spoorverkeer voldoende gemotiveerd dat het onder de huidige toepasselijke regelgeving niet mogelijk is om de snelheid van het treinverkeer in verband met milieugevolgen vanwege het spoor op de omgeving, te beperken".

Om deze reden is in het bijlagerapport over trillingen bij het OTB en MER aangegeven dat ProRail, noch het ministerie van Infrastructuur en Milieu (I&M), bepaalde vervoerders snelheidsbeperkingen kunnen opleggen. Mede vanwege het feit dat snelheidsbeperking in strijd is met het met DSSU beoogde doel, is snelheidsbeperking vervolgens niet nader onderzocht als mogelijke trillingsbeperkende maatregel. Daarbij wordt opgemerkt dat het trillingseffect niet alleen wordt veroorzaakt door de snelheidsverhoging van de goederentreinen, maar deels ook door de intensiteitsverhoging van de reizigerstreinen. Dit laatste effect kan dus in ieder geval niet teniet worden gedaan met een snelheidsverlaging voor goederentreinen.

2.2 ADVIES COMMISSIE M.E.R.

De Commissie m.e.r. adviseert om in een aanvulling op het MER de mogelijkheid van snelheidsverlaging van goederentreinen, teneinde trillingshinder van goederentreinen te reduceren, in samenhang met de gevolgen voor het doelbereik te onderzoeken. De Commissie acht dit essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang in de besluitvorming over het tracébesluit. De Commissie m.e.r. acht deze aanvulling van belang zodat deze informatie volwaardig kan worden meegenomen in de besluitvorming over snelheidsverhoging van goederentreinen en de daarvoor benodigde fysiek ruimtelijke (mitigerende) maatregelen. Daarbij merkt de Commissie m.e.r. op dat een eventuele snelheidslimiet als maatregel voor het gehele DSSU traject zal moeten gelden, aangezien het weinig meerwaarde heeft om op een beperkte tracélengte verschillende maximale snelheden toe te staan. De Commissie m.e.r. merkt in dit verband ook op dat het verlagen van de snelheid en frequentie van personentreinen niet realistisch is binnen de doelstelling van het project.

2.3 NADERE ONDERBOUWING NUT EN NOODZAAK 80 KM/UR

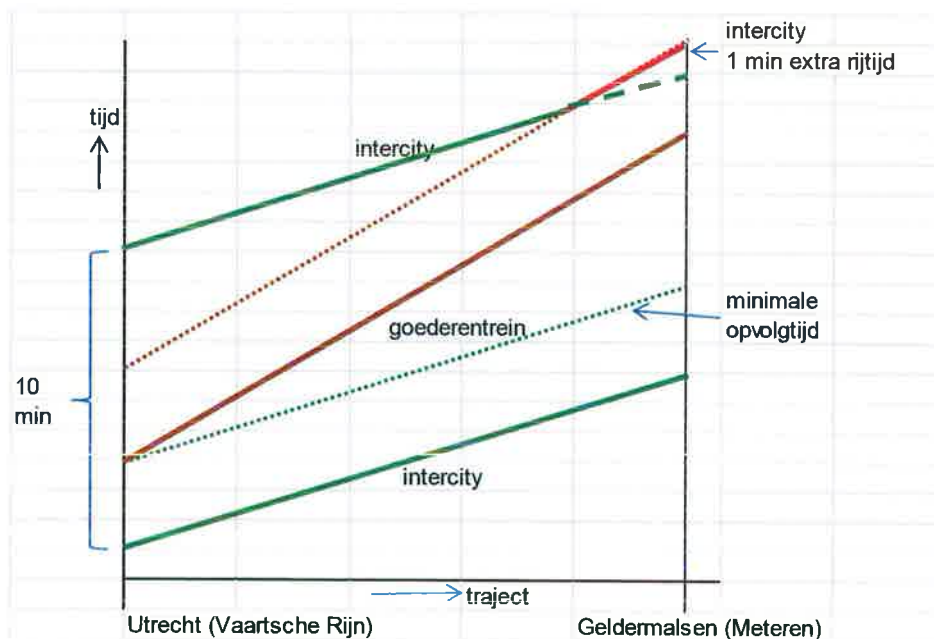
Deze paragraaf vormt een nadere onderbouwing en verdieping van de in het MER getrokken conclusie dat wanneer goederentreinen niet met hogere snelheid zullen rijden, niet voldaan kan worden aan de in Utrecht benodigde capaciteit ten behoeve van het behalen van de PHS-doelstelling: verhoging van zowel de capaciteit als kwaliteit van het spoorvervoer (hoogfrequent spoorvervoer in combinatie met reistijdvoordelen en verbetering van de punctualiteit). Dit naar aanleiding van het advies van de Commissie om de mogelijkheid van een snelheidsverlaging voor goederentreinen in samenhang met de gevolgen voor het doelbereik te onderzoeken.

Situatie bij een doorrijnsnelheid van 80 km/uur door Utrecht CS in zuidelijke richting

De belangrijkste goederenstroom door Utrecht loopt van Amsterdam naar Geldermalsen. Binnen Utrecht neemt als gevolg van DSSU de snelheid van goederentreinen op deze corridor grofweg vanaf station Zuilen tot station Utrecht Lunetten toe (zie ook figuur 11 van paragraaf 4.5.4 van het MER); hier treden dan ook trillingseffecten op. Op dit drukke traject rijden in de PHS dienstregeling 6 intercity's, 6 sprinters en is sprake van een reservering voor 2 goederenpaden per uur per richting. Zelfs wanneer in zuidelijke richting door goederentreinen met 80 km/u door Utrecht CS wordt gereden, kan de PHS dienstregeling op dit traject niet zondermeer voldoen aan de plannormen die gehanteerd moeten worden bij het ontwerpen van een dienstregeling (meer hierover staat in bijlage 22 van de Netverklaring 2015). Om de dienstregeling goed te ontwerpen, dienen de intercity's een rijtijdverlenging van minimaal 1 minuut te krijgen. Navolgend wordt dit nader toegelicht, zie hiervoor ook figuur 1. In noordelijke richting kan na realisatie van DSSU technisch gezien niet harder dan met 60 km/uur met goederentreinen door Utrecht CS worden gereden, maar dit is voldoende om de PHS-dienstregeling op dit traject mogelijk te maken (zie paragraaf 2.4.3 van het MER en paragraaf 1.1.3 van de toelichting van het tracébesluit voor een toelichting).

In het ontwerp voor de dienstregeling zit op het traject Utrecht - Meteren geen rek. Op dit traject rijdt in de PHS dienstregeling elke 10 minuten een intercity. De intercity's (snelheid 130 km/u) en de goederentreinen

(snelheid 95 km/u) rijden van Utrecht Vaartsche Rijn tot Geldermalsen / Meteren samen over hetzelfde spoor (vanaf Houten Castellum voegen ook de sprinters nog in). In Meteren buigen de meeste goederentreinen af naar de Betuweroute. Enkele treinen die doorrijden naar Den Bosch worden in Geldermalsen ingehaald door de intercity.



Figuur 1: Structuur van de dienstregeling op traject Utrecht – Geldermalsen bij 80 km/uur te Utrecht (schematisch)

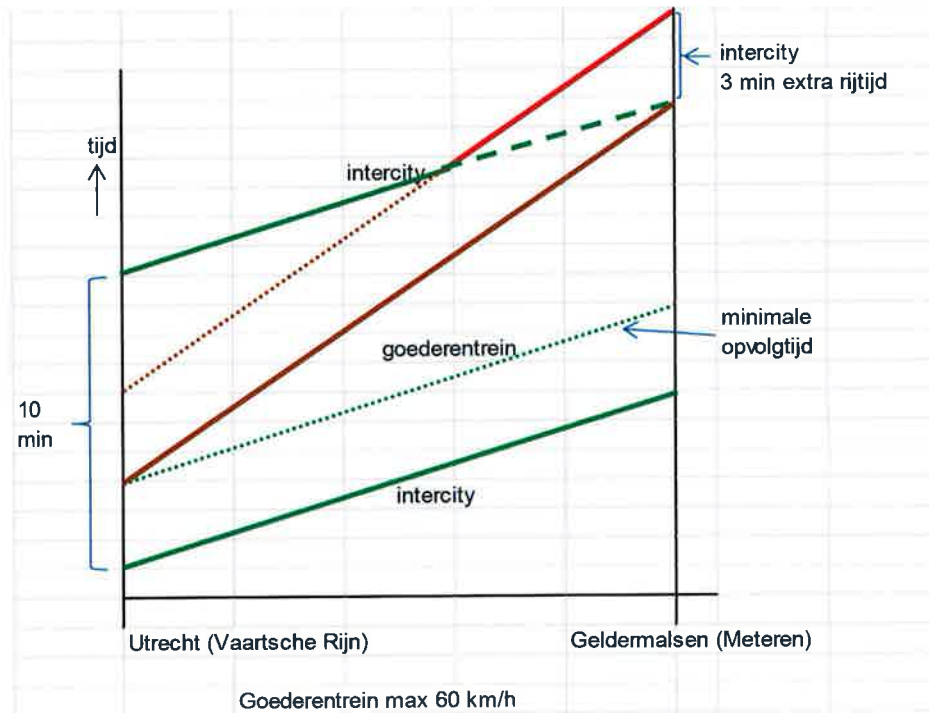
De goederentrein vertrekt in Utrecht 3 minuten na de intercity; dit is het vroegst mogelijke moment vanwege veiligheid en uitvoerbaarheid van de treindienst. De goederentrein rijdt langzamer dan de intercity. In Geldermalsen moet de goederentrein tijdig de baan weer vrij maken voordat de volgende intercity daar doorrijdt. Dit patroon moet binnen 10 minuten worden afgewikkeld (elke 10 minuten rijdt er een intercity). Om dit op te lossen wordt in de PHS dienstregeling dit passend gemaakt door de intercity steeds bij elk patroon 1 minuut extra rijtijd te geven (zie figuur 1). Bij deze zogenoemde uitbuiging met 1 minuut kan de dienstregeling conform het 10 minuten patroon worden gereden en is voldoende robuust.

Situatie bij een doorrijdsnelheid van 60 km/uur door Utrecht CS in zuidelijke richting

Wanneer goederentreinen in zuidelijke richting (vanaf station Zuilen tot station Utrecht Lunetten) met 60 km/u in plaats van 80 km/u zouden rijden, betekent dit dat de capaciteit van vooral het traject Utrecht – Geldermalsen – Meteren afneemt. Dit leidt tot een aanzienlijk capaciteitstekort op dit traject. Tussen Utrecht Vaartsche Rijn en Meteren rijden de goederentreinen en intercity's immers over hetzelfde spoor. Om toch al het treinverkeer over het traject te kunnen laten rijden, zullen de intercity's minimaal 3 minuten rijtijdvertraging moeten krijgen. Navolgend wordt dit nader toegelicht, zie hiervoor ook figuur 2.

Wanneer de goederentreinen met 60 km/u (in plaats van 80 km/u) door Utrecht (van Zuilen tot voorbij station Lunetten) rijden nemen de rijtijden toe. De rijtijden van de goederentrein worden 2 minuten langer op het traject Vaartsche Rijn – Geldermalsen. Om de dienstregeling passend te maken moet de intercity per 10 minuten patroon minimaal 3 minuten worden vertraagd (zie figuur 2). Dit betekent dat de snelheid van intercity's tussen Utrecht en Geldermalsen zal moeten worden verlaagd van 130 km/u tot 95 km/u. Het eventueel ter compensatie sneller laten rijden van goederentreinen ten noorden van Utrecht CS (tussen Amsterdam en Utrecht) heeft hier overigens geen invloed op, want daarmee blijft de rijtijd van

goederentreinen tussen Utrecht en Geldermalsen toenemen en daarmee ook de benodigde vertraging van de intercity's op dit traject.



Figuur 2: Structuur van de dienstregeling op traject Utrecht – Geldermalsen bij 60 km/uur te Utrecht (schematisch)

De gangbare snelheid voor IC treinen in Nederland is 130 km/u (of hoger). De kwaliteitsverslechtering van 3 minuten extra rijtijd voor intercity's is in strijd met de doelstellingen van PHS en zodanig dat het reistijdvoordeel voor de reizigers van de frequentieverhoging van kwartierdienst naar een 10-minutendienst helemaal verdwijnt (het kwaliteitsvoordeel van de frequentieverhoging van 15 minuten naar 10 minuten dienst is in reistijd 2,5 minuten en dit valt dan weg tegen de reistijdverlenging van 3 minuten). De kwaliteit van PHS treindienst is dan slechter dan de huidige (4x per uur) dienstregeling. Dat dit bij een (nog) lagere snelheid van 40 km/u nog meer geldt, behoeft verder geen betoog. Zoals ook door de Commissie m.e.r. is opgemerkt, is een snelheidsverlaging van personentreinen niet realistisch binnen de doelstelling van het project.

2.4 CONCLUSIE

Naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r. is in de vorige paragraaf de mogelijkheid van een snelheidsverlaging voor goederentreinen in samenhang met de gevolgen voor het doelbereik nader onderbouwd. Daarbij is nogmaals aangetoond dat een snelheid van 80 km/uur voor goederentreinen in zuidelijke richting noodzakelijk is om de met PHS en DSSU beoogde doelstellingen te kunnen behalen. Bij een snelheid van 60 km/uur is het voordeel van de frequentieverhoging van 4x naar 6x per uur op het traject richting Geldermalsen al volledig 'verdamp't' (er is zelfs sprake van een verslechtering ten opzichte van de huidige dienstregeling), waarmee de investeringen die met het project DSSU gemoeid zijn niet doelmatig en effectief zijn (de corridor Alkmaar – Amsterdam – Eindhoven vormt een belangrijk onderdeel binnen PHS). Daarmee worden de conclusies op dit punt uit het MER bevestigd: vanwege het niet behalen van de noodzakelijke PHS-doelstelling en vanwege de wettelijke belemmeringen is een snelheidsverlaging voor goederentreinen als uitgangspunt voor het gehele DSSU-traject geen redelijkerwijs te onderzoeken alternatief en geen nader te onderzoeken trillingsbeperkende maatregel. Daarbij wordt opgemerkt dat het trillingseffect niet alleen wordt veroorzaakt door de snelheidsverhoging

van de goederentreinen, maar deels ook door de intensiteitsverhoging van de reizigerstreinen. Dit laatste effect kan dus in ieder geval al niet teniet worden gedaan met een snelheidsverlaging voor goederentreinen.

3

Aandachtspunten voor de besluitvorming

3.1 GELUID

Advies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. constateert dat in het MER in de beoordeling van de geluidbelasting het aantal woningen, gehinderden en slaapverstoorden is beschouwd. Uit dit onderzoek volgt dat de geluidbelasting in de autonome situatie aanzienlijk beter is dan in de huidige situatie. Ten opzichte van de autonome situatie heeft het project DSSU echter wel een negatief effect op de geluidbelasting, ook nadat de wettelijk noodzakelijke mitigerende maatregelen zijn genomen. De Commissie acht een verdere afname van het aantal gehinderden en slaapverstoorden door het treffen van aanvullende mitigerende maatregelen (zoals schermen en raildempers) niet realistisch. Snelheidsverlaging van goederentreinen kan mogelijk een, zij het beperkte, bijdrage leveren aan de afname van geluidhinder. Het verlagen van de snelheid en frequentie van personentreinen, als maatregel, acht de Commissie echter niet realistisch binnen de doelstellingen van het project. De Commissie adviseert:

- In beeld te brengen wat het effect is van de snelheidsverlaging van goederentreinen op de geluidshinder en deze informatie te betrekken bij de besluitvorming.
- Bij de besluitvorming expliciet de toename van het aantal geluidgehinderden en slaapverstoorden ten opzichte van de referentiesituatie te betrekken.

Uitwerking ten behoeve van het tracébesluit

Effect van de snelheidsverlaging van goederentreinen op geluidshinder

Zoals beschreven in hoofdstuk 2 van deze aanvulling is een snelheidsverlaging voor goederentreinen als uitgangspunt voor het gehele DSSU-traject geen redelijkerwijs te onderzoeken alternatief en geen nader te onderzoeken trillingsbeperkende (en dus ook geluidsbeperkende) maatregel vanwege het niet behalen van de noodzakelijke PHS-doelstelling en vanwege de juridische belemmeringen.

Toename van het aantal geluidgehinderden en slaapverstoorden ten opzichte van de referentiesituatie

Evenals in het OTB zijn in paragraaf 4.1.1 van de toelichting van het TB de eindconclusies van het MER verwoord inclusief een overzicht van de effectscores zonder en met de doelmatige geluidsmaatregelen. Het wordt in de autonome situatie stiller door de inzet van stillere treinen, door de maatregelen die getroffen worden in het kader van de spooruitbreiding van station Utrecht Centraal naar Houten als onderdeel van het project Randstadspoor (Tracébesluit Sporen in Utrecht 2014) en (geplande) raildempers op diverse locaties. Door de verkeersgroei die DSSU mogelijk maakt en de snelheidsverhogingen die met DSSU worden gerealiseerd, neemt het geluid rond het spoor in Utrecht weer toe ten opzichte van de autonome situatie, maar er blijft sprake van een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Ook met de doelmatige maatregel (de aanleg van raildempers onder de twee oostelijke sporen bij

de Bloemenbuurt over een afstand 200 meter) blijft sprake van een toename van het geluid als gevolg van DSSU (hinderbeleving zonder en met maatregel bezien vanuit het hele studiegebied is vergelijkbaar). Dit resulteert in een negatieve effectscore voor het criterium 'Mate van hinderbeleving', zowel voor de situatie zonder als met maatregelen. In paragraaf 3.2.3 van het MER is dit uitgesplitst in scores voor aantallen gehinderden, slaapverstoorden, gevoelige bestemmingen en geluidsbelast oppervlak. In hoofdstuk 7 van het MER zijn de onderliggende berekende kwantitatieve aantallen per geluidsbelastingklasse weergegeven. Daarmee is de toename van het aantal geluidgehinderden en slaapverstoorden ten opzichte van de referentiesituatie expliciet betrokken bij de besluitvorming over het TB.

3.2 EXTERNE VEILIGHEID

Advies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. merkt op dat het MER de effecten op externe veiligheid goed beschrijft. Het MER gaat in op de relevante wijzigingen zoals de afname van het aantal wissels en de snelheidstoename van goederentreinen. Dit leidt er per saldo toe dat de externe veiligheid niet verslechtert. De Commissie kan zich in deze beschrijving vinden. Zij constateert echter dat deze conclusie niet helder wordt getrokken en dat hier onvoldoende aandacht aan is besteed in de samenvatting van het MER. De Commissie adviseert de conclusies van externe veiligheid, helder en expliciet op te nemen bij de toelichting op het besluit. Omdat de samenvattende conclusies over externe veiligheid een belangrijk onderwerp zijn waarover burgers, belanghebbenden en besluitvormers duidelijk moeten worden geïnformeerd.

Uitwerking ten behoeve van het tracébesluit

De conclusies voor wat betreft externe veiligheid zijn helder en expliciet opgenomen in paragraaf 4.4 van de toelichting van zowel het OTB als het TB (bij effecten en maatregelen) en zijn daarmee expliciet betrokken bij de besluitvorming over het TB.

3.3 AANTALLEN GOEDERENTREINEN

Advies Commissie m.e.r.

De Commissie m.e.r. merkt op dat het MER en de capaciteitsrapporten verschillende eenheden gebruiken (treinen per dag respectievelijk treinen per werkdag), die niet vanzelfsprekend omgerekend kunnen worden. Insprekers brengen echter naar voren dat de twee beschikbare goederenpaden een maximaal aantal goederentreinen mogelijk maken van 48 goederentreinen per dag. Zij betogen daarom dat niet met de maximale capaciteit van het spoor is gerekend, waardoor zij een onderschatting van de berekende trillingen verwachten. De Commissie m.e.r. adviseert:

- Om in de toelichting bij het Tracébesluit aan te geven dat de gehanteerde goederenprognoses de maximaal te verwachten aantallen goederentreinen weergeven en daarmee de worst case aan milieueffecten presenteren.
- Om een toelichting te geven op de omrekening van eenheden per werkdag naar eenheden per weekdag zoals gehanteerd in het MER.

Uitwerking ten behoeve van het tracébesluit

Worstcase aan milieueffecten op basis van de maximaal te verwachten aantallen goederentreinen

In tegenstelling tot reizigersvervoer dat volgens een dienstregeling rijdt, is goederenvervoer vraag gestuurd. Een goederentrein rijdt alleen als er marktverraag is. Om te kunnen garanderen dat een goederentrein kan rijden op het gewenste moment wordt er in de dienstregeling voor persontreinen een soort slot gereserveerd waarin een goederentrein kan rijden. Een dergelijk slot wordt een goederenpad genoemd. Op de meeste trajecten waarvan goederentreinen gebruik maken zijn twee goederenpaden per uur beschikbaar. Als er bij effectstudies van uit zou worden gegaan dat alle goederenpaden gebruikt worden zou dat een grote afwijking van de werkelijke situatie geven doordat:

- Niet alle goederenpaden gebruikt worden.
- Er ook buiten de vastgestelde goederenpaden om goederenverkeer kan rijden als dit binnen de dienstregeling past. Dit geldt vooral voor de nachtperiode omdat er dan nauwelijks reizigerstreinen rijden.

Projecten met betrekking tot railinfrastructuur gaan daarom uit van vervoerprognoses die gebaseerd zijn op verschillende economische scenario's. Voor het onderzoek naar de omgevingseffecten wordt uitgegaan van de worst-case situatie; de hoge vervoerprognose gebaseerd op het meest optimistische economische scenario. Dus het economische scenario met de grootste groei en het hoogste aantal goederentreinen. Zo kunnen als het project gereed is vervoersaanvragen van vervoerders toekomstvast worden gehonoreerd.

De aantallen goederentreinen zoals gehanteerd in het MER zijn gebaseerd op de meest recente prognoses voor 2020 en 2030 (Verwerking herijkte goederenprognoses PHS, ProRail, versie 3.0 van 28 maart 2014), een bijlage bij de 'Aanbiedingsbrief bij de Lange Termijn Spooragenda deel 2' aan de Tweede kamer van 28 maart 2014 (en komt inhoudelijk overeen met de prognose van 22 maart 2013). De herijking van de goederenprognoses is gebaseerd op het rapport "Lange termijn perspectief goederenvervoer per spoor" van TNO uit 2012 (kamerstuk 32-404, nr. 57, 12 juli 2012). In dit rapport is voor de economische ontwikkelingen op de lange termijn bij de prognoses voor 2020 en 2030 uitgegaan van een Europees trendscenario (update 2009) van de Europese Commissie (EC, 2010). Hierbij is het midden-scenario gelijk aan het Europese trendscenario, bij het lage scenario is uitgegaan van een groei van het Bruto Nationaal Product (BNP) die gemiddeld 0,5% per jaar lager ligt dan het midden-scenario en bij het hoge scenario is uitgegaan van een groei van het BNP die gemiddeld 0,5% per jaar hoger ligt dan het midden-scenario. Daarnaast is rekening gehouden met de algemene ontwikkelingen op de transportmarkt en meer specifieke ontwikkelingen zoals ontwikkelingen rondom het vervoer van kolen.

Doordat in het MER bij het bepalen van de milieueffecten is uitgegaan van de prognoses conform het hoge scenario voor 2030 (de hoogste prognoses), is uitgegaan van de maximaal te verwachten aantallen goederentreinen en is daarmee de worst case aan milieueffecten gepresenteerd. In 2014 is door TNO de aannemelijkheid en de geloofwaardigheid van deze prognoses getoetst op basis van cijfers over het werkelijke goederenvervoer in de periode 2010 – 2013 en actuele toekomstverwachtingen (Toets plausibiliteit prognoses spoorgoederenvervoer, zie navolgend tekstkader voor een nadere toelichting). Conclusie is dat het midden-scenario en het lage scenario als het meest plausibel zijn te beschouwen. Het hoge scenario is voor het zichtjaar 2020 niet plausibel en voor de jaren 2030 minder plausibel. Hieruit blijkt dat de milieueffecten in het MER inderdaad zijn gebaseerd op de maximaal te verwachten aantallen goederentreinen en dus worst case zijn.

Toets plausibiliteit prognoses spoorgoederenvervoer, TNO 2014

De meeste recente prognoses van het spoorgoederenvervoer zijn in 2012 gemaakt waarbij cijfers met betrekking tot het werkelijke vervoer (de zogenoemde realisaties) tot en met 2010 zijn meegenomen. Deze prognoses worden de 'Herijking 2012' genoemd omdat het om een herijking van eerdere prognoses uit 2008 ging. Inmiddels zijn realisatiecijfers van het spoorgoederenvervoer bekend voor de jaren 2011, 2012 en deels 2013. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft TNO gevraagd de plausibiliteit van de Herijking 2012 te toetsen. Hierbij gaat het om de aannemelijkheid en geloofwaardigheid van de prognoses. Hiervoor zijn analyses gemaakt van de realisatie van het spoorgoederenvervoer tussen 2010 en 2013 en van actuele toekomstverwachtingen van factoren die invloed hebben op de omvang van het spoorgoederenvervoer. Uit de analyse blijkt dat de omvang van het totale spoorgoederenvervoer in de jaren 2011 en 2012, met beperkte economische groei in Europa en zelfs een afname van het BBP in Nederland, stabiel is gebleven. Voor de korte termijn wordt een aantrekkende economie verwacht en de eerste signalen over de ontwikkeling van het totale spoorgoederenvervoer duiden op een toename in 2013. Voor de lange termijn heeft de Europese Commissie de prognoses van de ontwikkeling van het BBP echter naar beneden bijgesteld, met name voor de periode tot 2020. In het jaar 2012 en naar verwachting ook voor de jaren 2013 en 2014 zal de omvang van het totale spoorgoederenvervoer onder het groeipad van het lage scenario van de Herijking 2012 liggen. Dit betekent dat, om de omvang van de prognoses in 2020 te halen, zelfs voor het lage groeiscenario een groeiversnelling nodig is. Om de omvang van het hoge scenario in 2020 te halen is een zeer grote groei nodig. Op dit moment lijken er geen voor de hand liggende ontwikkelingen te zijn waarmee deze achterstand kan worden ingehaald. Gegeven deze ontwikkelingen wordt aanbevolen, van de set van scenario's uit de Herijking 2012, het midden-scenario en het lage scenario als het meest plausibel te beschouwen. Het hoge scenario is voor het zichtjaar 2020 niet plausibel en voor de jaren 2030 en 2040 minder plausibel.

Toelichting op de omrekening van eenheden per werkdag naar eenheden per weekdag

In het document 'Verwerking herijkte goederenprognoses PHS' zijn de gemiddelde treinaantallen op werkdagen weergegeven. Dit omdat voor de bepaling van de benodigde capaciteit op het spoor de hogere gemiddelde intensiteiten op een werkdag bepalend zijn. Deze aantallen zijn verkregen door de verwachte jaaraantallen te delen door 300 werkdagen per jaar. Voor de bepaling van de milieueffecten in het MER zijn de lagere gemiddelde intensiteiten per weekdag van belang (dit is voor geluid wettelijk zo geregeld). Voor de omrekening van jaaraantallen naar gemiddelde weekdagen is het jaaraantal gedeeld door 365. In de 'Verwerking herijkte goederenprognose' is per traject het hoogste aantal goederentreinen per werkdag opgenomen (dit kan namelijk per deeltraject verschillen, afhankelijk van de precieze lokale herkomst en bestemming van de goederentreinen). Op het traject Utrecht – Amsterdam is het gedeelte tussen Maarssen en Breukelen het deeltraject met het hoogste aantal goederentreinen; hier worden volgens de prognose conform het hoge scenario op jaarbasis 11.700 treinen verwacht. Per werkdag zijn dit 39 treinen (het genoemde aantal in paragraaf 2.3.3 van het MER, 'De gewenste capaciteit in het kader van PHS') en per weekdag 32 treinen. Voor het gedeelte tussen Utrecht Centraal en Maarssen worden op jaarbasis 11.200 treinen verwacht. Dit komt overeen met 37 treinen per werkdag en afgerond 31 treinen per weekdag. Dit laatste aantal (31) is gebruikt voor de milieuonderzoeken (het genoemde aantal in paragraaf 4.5.3 van het MER, 'Vervoersprognoses: intensiteiten reizigers- en goederentreinen'). Voor de andere trajecten is dezelfde aanpak gevolgd.

Conclusie

Hiermee is de door de Commissie m.e.r. gevraagde informatie over de aantallen goederentreinen ten behoeve van de besluitvorming over het TB DSSU beschikbaar.