



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Project OudeLijn, deelstudie City-Sprinter en Nieuwe Stations

Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport

24 juni 2025 / projectnummer: 3925



1 Advies voor de inhoud van het MER

Projectorganisatie City Sprinter en Nieuwe Stations¹ wil de bereikbaarheid via het spoor tussen Leiden en Dordrecht versterken. De komende jaren worden er naar verwachting 170.000 woningen en 85.000 arbeidsplaatsen gerealiseerd in de omgeving van deze 'Oude Lijn'. Tegen deze achtergrond zijn de betrokken partijen het project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations' (verder CS/NS) gestart, als onderdeel van de MIRT-verkenning² Oude Lijn. In het project CS/NS worden 'bouwstenen' onderzocht: nieuwe sprinterstations, gedeeltelijke spoorverdubbeling en een verhoogde frequentie van sprinters. Voor het besluit hierover wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Wat in het MER wordt onderzocht, staat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Oude Lijn project 'City-Sprinter en Nieuwe Stations' van mei 2025 (verder: NRD). Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over de inhoud van het op te stellen MER.

Vooraf

In de NRD staat dat integrale afspraken gemaakt moeten worden over een schaa sprong³ in het OV langs de Oude Lijn, in *samenhang* met de verstedelijkingsopgave in de regio. De Commissie waardeert de integrale aanpak. Ze wijst op het belang van een tijdige realisatie van de openbaar vervoervoorzieningen. Met die aanpak wordt het openbaarvervoersgebruik van nieuwe inwoners aangemoedigd.

Daarnaast merkt de Commissie op dat om het doel van duurzame bereikbaarheid te realiseren, een systeembenadering met betrekking tot mobiliteit en bereikbaarheid noodzakelijk is. De verplaatsingsketen van deur tot deur vraagt om een goede afstemming tussen het sprinternetwerk, de overstappunten en de bereikbaarheid van stations per fiets, bus, tram en auto. Zonder deze integrale benadering bestaat het risico dat het project eenzijdig wordt benaderd als een spoorproject, terwijl het succes mede afhangt van flankerend beleid zoals parkeernormen, netwerkontsluiting en multimodale toegankelijkheid. Vanuit deze gedachte vraagt de Commissie een aantal keer aandacht voor een systeembenadering in dit advies.

Essentiële informatie voor het MER

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het MER. Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over project CS/NS het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- beschrijving en onderbouwing van de opgave en het beoogde doelbereik van het project CS/NS én de MIRT-verkenning Oude Lijn;
- beschrijving en motivering van de keuzes tot nu toe, zoals de keuze om de bereikbaarheidsdoelen te realiseren via spoorprojecten;
- de geplande en verwachte verstedelijking en een gevoeligheidsanalyse met aandacht voor de onzekerheden in mogelijke omvang, timing en locatie van de woningbouw;

¹ Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvestingen Ruimtelijke Ordening, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail, NS en de gemeenten Leiden, Den Haag, Rotterdam, Schiedam en Dordrecht vormen samen de initiatiefnemers.

² MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

³ Een grote ontwikkeling van de capaciteit van de spoorlijn tussen Leiden en Dordrecht.

- (Combinaties van) bouwstenen, met aandacht voor de onderscheidende verschillen in aantal, volgorde van realisatie, timing van realisatie ten opzichte van de verstedelijking en bijdrage aan het doelbereik;
- een volwaardig beoordelingskader, zodat goed kan worden beoordeeld wat de effecten zijn en of de doelen van het project CS/NS en van de MIRT-verkenning Oude Lijn gehaald worden;
- de effecten van de (combinaties van) bouwstenen ten opzichte van de referentiesituatie;
- monitoring- en evaluatieplan.

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. Ze bouwt in haar advies voort op de NRD. De Commissie herhaalt slechts punten die al in de NRD aan de orde komen als dat voor een goed begrip van het advies nodig is of als ze voorstelt de aanpak op onderdelen aan te passen.

MIRT-verkenning Oude Lijn

De MIRT-verkenning² voor de Oude Lijn wordt uitgevoerd om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen. De staatsecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu besluit hierover, in afstemming met de minister van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO). In de volgende fase, de MIRT-uitwerking, wordt de voorkeursbeslissing in meer detail onderzocht en uitgewerkt in een projectbesluit of een besluit tot een Gemeentelijk Project van Publiek Belang (GPPB).

Project CS/NS is één van de zes projecten binnen de MIRT-verkenning Oude Lijn. De knooppunten Leiden Centraal (1), Den Haag Laan van NOI (2), Schiedam Centrum (3) en Dordrecht (4) hebben allemaal hun eigen project. In het zesde project vindt afstemming plaats over de ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsontwikkelingen.

Aanleiding MER project City-Sprinter en Nieuwe Stations

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail en de gemeenten Leiden, Den Haag, Rotterdam, Schiedam, Dordrecht zijn samen de initiatiefnemers van het project CS/NS.

Het project CS/NS voldoet aan categorie J2 van het Omgevingsbesluit: "Spoorwegen en faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen en van overladingsstations". De voorkeursbeslissing stelt kaders voor dit project, dus bestaat er een plan-mer-plicht. Een MER moet ook opgesteld worden omdat de maatregelen effect kunnen hebben op de instandhoudingsdoelstellingen van de Europees beschermde Natura 2000-gebieden.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de staatssecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu – besluit over het project CS/NS.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3925 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Opgaven, doel en besluiten

2.1 Opgaven

In het kader van het ‘Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad’ zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio. Voor de MIRT-verkenning Oude Lijn worden de verwachte verstedelijking, verbetering van de bereikbaarheid en de leefomgevingskwaliteit en versterking van de economische groei als opgaven genoemd. Om dat te bereiken zijn, aldus de NRD, afspraken nodig over een schaa sprong in het OV op de Oude Lijn in samenhang met de verstedelijkingsopgave.

Onderbouw in het MER het nut en de noodzaak van de ‘spooroplossingen’. Daarvoor is ten minste een onderbouwing van de opgaven nodig:

- De NRD benoemt de verstedelijkingsopgave en koppelt daaraan het doel van een schaa sprong in het OV. Laat zien op welke plekken de verstedelijking is gepland.
- Onderbouw de huidige en toekomstige knelpunten in bereikbaarheid en leefomgevingskwaliteit. Laat in het MER een kwantitatieve probleemanalyse zien van de bereikbaarheid zónder dit project (nulalternatief). Een goed uitgewerkt nulalternatief helpt om de knelpunten zonder project zichtbaar te maken.

2.2 Doel

Het doel van het project CS/NS is: “het in stappen toevoegen van meer sprinters en 4 nieuwe stations aan het tracé van de Oude Lijn (op het traject van Den Haag tot Dordrecht)”.

Het doel van de MIRT-verkenning Oude Lijn, waar het project CS/NS onderdeel van is, is “komen tot een schaa sprong in het metropolitaan openbaar vervoer en verstedelijking.” De NRD stelt dat de integrale aanpak waarbij verdere verstedelijking en de uitbreiding van het openbaar vervoer aan elkaar gekoppeld worden omdat het:

- de agglomeratiekracht van de Zuidelijke Randstad versterkt;
- zorgt dat de steden met hun toplocaties (woon-werk) in de toekomst duurzaam bereikbaar blijven;
- de kanselijkheid/kansen voor mensen (nabijheid woonwerklocaties) vergroot,
- leidt tot verbetering van de leefomgevingskwaliteit in de steden;
- een extra toename van het autoverkeer op het al drukke wegennet voorkomt;
- het groene landschap ontziet.

Laat in het MER zien waarom verwacht wordt dat het project CS/NS hieraan bijdraagt.

De Commissie adviseert om daarvoor de doelen te kwantificeren. Doe dit voor de relevante milieuaspecten van de leefomgevingskwaliteit, zodat de milieueffecten hieraan getoetst kunnen worden (zie ook 2.1). Door de uitkomsten te vergelijken met het nulalternatief, wordt duidelijk wat het project toevoegt voor ieder van de doelen ten opzichte van ‘niets doen’.

Daarnaast merkt de Commissie op dat om het doel van duurzame bereikbaarheid te realiseren, een systeembenadering noodzakelijk is. Zonder deze integrale benadering bestaat het risico dat het project eenzijdig wordt benaderd als een spoorproject, terwijl het succes mede afhangt van flankerend beleid zoals parkeernormen, netwerkontsluiting en multimodale toegankelijkheid (zie verder paragraaf 2.3 van dit advies).

2.3 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor project CS/NS en of het plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij in ieder geval in op:

- wetgeving en beleid voor natuur, waaronder het provinciale beleid voor NNN (Natuur Netwerk Nederland);
- wetgeving en beleid voor geluid en luchtkwaliteit;
- het werelderfgoed Van Nellefabriek en het Bijzonder Provinciaal Landschap;
- mobiliteitsstrategie Zuid-Holland en eventueel de Mobiliteitsstrategie Metropoolregio Rotterdam Den Haag of Verkeers- en Vervoerplannen van gemeenten (zoals Leiden, Den Haag, Rotterdam, Dordrecht);
- duurzame Mobiliteit-beleid van het Rijk (zoals opgenomen in de Ontwikkelagenda Mobiliteit en Klimaat), waarin modal shift, zero-emissie en bereikbaarheid voor iedereen beleidsdoelen zijn;
- beleid voor HOV⁴-systemen en multimodale knooppunten (zoals het beleid rond overstaplocaties, fietsparkeervoorzieningen, en P+R-structuren⁵);
- financieringskaders zoals Beter Benutten, WBI of SPUK-middelen, indien relevant voor flankerend beleid of investeringscombinaties.

Samenhang overige Oude Lijn projecten

Laat in het MER zien hoe de zes projecten binnen de MIRT-verkenning Oude Lijn samen ervoor zorgen dat de doelen van de MIRT-verkenning bereikt worden. In de huidige opzet worden maatregelen zoals sprinterfrequenties, nieuwe stations, infrastructuraanpassingen en gebiedsontwikkeling afzonderlijk onderzocht. De meerwaarde van het project ligt naar verwachting juist in de samenhang daartussen. De NRD veronderstelt dat er bepaalde effecten of relaties (niet) zijn, maar geeft daarvoor geen onderbouwing. Maak daarom in het MER expliciet:

- hoe de zes projecten elkaar beïnvloeden en wat op hoofdlijnen van de milieueffecten zijn;
- welke doelen door welk project worden geraakt;
- waarom de vier knooppuntprojecten uit de MIRT-verkenning geen directe relatie hebben met of invloed op het project CS/NS;
- hoe afhankelijk de effecten zijn van het flankerend beleid zoals fiets- en busontsluiting, parkeernormen of ruimtelijke programmering.

Dit is essentieel, met name voor het gebruik van de nieuwe stations. Zonder passende gebiedsontwikkeling en mobiliteitskoppelingen blijven de bereikbaarheidseffecten beperkt. De samenhang moet daarom inhoudelijk duidelijk zijn en ook met betrekking tot bestuurlijke verantwoordelijkheid (rijk en regio).

Raakvlakprojecten

Projecten in de omgeving waar dit project raakvlakken mee kan hebben zijn:

- omgevingsvisies en mobiliteitsvisies of -programma's van de omliggende gemeenten;
- lopende stedelijke ontwikkelingsprojecten in de regio zoals Schieoevers-Noord in Delft of Gezondheidspark in Dordrecht;

⁴ Hoogwaardig openbaar vervoer.

⁵ Park-and-ride, parkeerplaatsen waarvandaan mensen verder reizen met het openbaar vervoer.

- infrastructurele projecten zoals spoorverdubbelingen, lightrail of HOV-lijnen, wegverbredingen, fietssnelwegen of nieuwe overstapknooppunten of aanpassingen in dienstregelingen elders in het netwerk.

Afhankelijk van de fase van de besluitvorming zijn raakvlakprojecten van belang bij het vaststellen van de referentiesituatie en cumulatieve omgevingseffecten van (combinaties van) bouwstenen en varianten voor het project CS/NS, dan wel in een beschouwing over scenario's (zie hoofdstuk 3). Laat op kwalitatieve wijze zien in hoeverre deze raakvlakprojecten de gekozen (combinaties van) bouwstenen ondersteunen, of er mee in strijd zijn. Laat ook zien in hoeverre ze afhankelijk zijn van elkaar

2.4 Te nemen besluit(en)

De procedure voor de milieueffectrapportage wordt doorlopen voor het bepalen van de bestuurlijke voorkeursbeslissing. Deze voorkeursbeslissing wordt ook in (wijzigingen van) omgevingsvisies en /of omgevingsplannen van gemeenten vastgelegd.

Daarna wordt een project-mer opgesteld voor het Projectbesluit en/of een besluit tot een GPPB. Daarnaast zullen andere besluiten genomen worden voor de realisatie van het voornemen. Geef in het MER aan welke besluiten dit kunnen zijn, wie daarvoor het bevoegde gezag is en wat globaal de tijdsplanning is.

3 Voorgenomen activiteit en bouwstenen

3.1 Algemeen

De NRD bakent duidelijk af waar de voorkeursbeslissing wel en niet op ingaat (paragraaf 6.4). Het aantal stations en de globale ligging van de stations wordt nu gekozen. In de latere uitwerkingsfase wordt de precieze locatie van de stations gekozen. Wanneer er nu gekozen wordt voor vier sporen (in plaats van twee) tussen Delft en Schiedam, wordt nu ook gekozen voor de ligging op maaiveld, (lokaal) verhoogde ligging, verdiepte ligging, of een combinatie hiervan. Het precieze tracé van de sporen wordt in de uitwerkingsfase onderzocht en bepaald.

Aan de start van de MIRT-verkenning was de verhoging van het aantal sprinters op de Oude Lijn onderdeel van de doelstelling. Beschrijf in het MER duidelijk dat dit nu geen onderdeel is van de voorkeursbeslissing, en wanneer dit besluit wel aan de orde komt. Motiveer deze keuze.

3.2 Bouwstenen en combinaties daarvan

Trechtering

De bouwstenenbenadering (zie afbeelding 3 van de NRD) is nuttig. De NRD maakt duidelijk dat de bouwstenen apart of samen bijdragen aan het doel van de project CS/NS. De Commissie veronderstelt dat in eerdere fases van de MIRT-verkenning is gekeken naar meerdere alternatieven om de mobiliteit/bereikbaarheid te verbeteren.

Beschrijf in het MER de bouwstenen die tot nu toe zijn overwogen en waarom deze zijn afgefallen of gekozen. Laat zien welke rol milieuoverwegingen hierbij hebben gespeeld. De NRD noemt *treinverlenging* en *lightrailachtige systemen* wel, maar focust op sprinterfrequenties. Capaciteitsmaatregelen zoals treinverlenging of perronaanpassing dragen mogelijk goedkoper of robuuster bij aan het projectdoel. Laat in het MER zien dat andere capaciteitsmaatregelen zijn overwogen en onderbouw de keuzes.

Laat expliciet zien op welke manier de bouwstenen zijn geselecteerd om bij te dragen aan de verschillende doelstellingen (zoals duurzame bereikbaarheid, leefomgevingskwaliteit en kansengelijkheid), en waarom bepaalde opties zijn meegenomen of juist buiten beschouwing gelaten. Deze onderbouwing is nodig om duidelijk te maken of het pakket van maatregelen daadwerkelijk passend en doelgericht is.

Onderzoek bouwstenen apart en in combinatie

De NRD laat niet zien hoe de bouwstenen gecombineerd kunnen worden en of daarvan de milieueffecten onderzocht worden in het MER. De Commissie adviseert om verschillende combinaties van bouwstenen op te nemen in het MER en de milieueffecten daarvan te onderzoeken. De Commissie schat in dat daarbij de volgende onderwerpen of dimensies van belang zijn voor de milieueffecten en doelbereik:

- **Aantal bouwstenen:** het aantal bouwstenen beïnvloedt zowel de ruimtelijke impact als de omvang van de mobiliteitseffecten. Meer nieuwe stations kunnen bijvoorbeeld leiden tot meer reizigersstromen, maar brengen ook meer ingrepen met zich mee in het landschap, de geluidssituatie en de luchtkwaliteit.
- **Volgorde van realisatie:** de milieueffecten en het maatschappelijk rendement hangen mede af van de volgorde waarin onderdelen worden uitgevoerd. Een station zonder een bijbehorende frequentie-uitbreiding levert mogelijk weinig rendement op.
- **Timing ten opzichte van verstedelijking:** bereikbaarheidseffecten ontstaan pas als er ook sprake is van woningbouw. Een goede afstemming van de fasering van mobiliteitsmaatregelen ten opzichte van verstedelijking voorkomt verspilling en verhoogt de effectiviteit. Daarvoor is informatie nodig over hoeveel woningbouwontwikkeling er hoort bij welke bouwsteen. Dit is relevant om de proportionaliteit en timing van investeringen te beoordelen. Een adaptieve strategie met concrete uitvoeringsvoorwaarden of beslismomenten kan helpen dit risico te beperken.
- **Mate waarin de bouwstenen bijdragen aan doelbereik:** bouwstenen moeten niet alleen technisch uitvoerbaar zijn, maar ook bijdragen aan beleidsdoelen zoals duurzame bereikbaarheid, verbetering van leefomgevingskwaliteit en kansengelijkheid. Dit vereist een onderbouwde analyse per maatregel én van combinaties van maatregelen.

Laat verder zien in hoeverre de (combinaties van) bouwstenen voorbereid zijn op eventuele toekomstige verhoging van sprinterfrequenties. Bijvoorbeeld: kan een station dat nu wordt gebouwd straks ook 12 sprinters per uur verwerken? Vereist een alternatief op termijn aanpassingen aan infra, perrons of dienstregeling? Het doel is om te voorkomen dat het gekozen alternatief op termijn te beperkt blijkt of opnieuw moet worden aangepast (lock-in).

3.3 Vergelijking (combinaties van) bouwstenen

Algemeen

Vergelijk de milieueffecten van de (combinaties van) bouwstenen onderling én met de referentiesituatie. Doel van de vergelijking is laten zien in hoeverre de (combinaties van) bouwstenen andere effecten veroorzaken. Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie en betrek daarbij de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid. Geef daarnaast voor ieder van de (combinaties van) bouwstenen aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria.

Zorg dat het MER een onderbouwing biedt voor de voorkeursbeslissing. Dat betekent dat het detailniveau van de effectbeschrijving de keuze tussen (combinaties van) bouwstenen moet ondersteunen.

Vergelijk netwerkeffecten/duurzame bereikbaarheid

Geef in het MER een beargumenteerde toelichting op de afweging tussen (combinaties van) bouwstenen op basis van mobiliteitsdoelen, kosteneffectiviteit, impact op Intercity-verkeer en robuustheid en milieuaspecten. Laat zien hoe (combinaties van) bouwstenen bijdragen aan duurzame bereikbaarheid.

Kijk ook, naast losse bouwstenen of combinaties daarvan, goed naar Intercity-vertragingen, oplopende wachttijden bij spoorwegovergangen en andere maatschappelijke kosten of negatieve effecten.

3.4 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied. Beschrijf ook de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige milieutoestand zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de (combinaties van) bouwstenen wordt gerealiseerd. Ga bij beschrijving van deze ontwikkeling uit van te verwachten veranderingen in de huidige activiteiten in het studiegebied zoals Schieoevers-Noord in Delft, en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

Gevoeligheidsanalyse verstedelijking

In de referentiesituatie wordt alleen de 'autonome ontwikkeling' meegenomen. Dat zijn ontwikkelingen waarover al is besloten. De overige (stedelijke) ontwikkelingen die nog niet met zekerheid doorgaan moeten voor deze voorkeursbeslissing goed in beeld gebracht worden. Goed inzicht in verschillende verstedelijkingsscenario's is essentieel voor het bepalen van de milieueffecten en het doelbereik.

De keuze voor WLO-Hoog⁶ als basis voor de referentiesituatie is begrijpelijk gezien de ambities in de regio. Toch is het belangrijk om gevoeligheidsanalyses uit te voeren voor de omvang, timing en locatie van de woningbouw, omdat:

⁶ WLO staat voor Welvaart en Leefomgeving en verwijst naar de studie 'Nederland in 2030–2050: twee referentiescenario's – toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving' van het Planbureau voor de Leefomgeving en het Centraal Planbureau.

- de realisatie van woningbouw onzeker is, bijvoorbeeld door stikstofproblematiek, procedures of marktontwikkelingen;
- mobiliteitseffecten sterk afhankelijk zijn van nabijheid en dichtheid van woningbouw bij nieuwe stations;
- een overschatting van de ruimtelijke ontwikkeling kan leiden tot te optimistische reizigersprognoses, wat het risico op overinvestering of lage benutting vergroot.

Voer in het MER gevoeligheidsanalyses uit voor de omvang en fasering van woningbouw rondom de nieuwe stations, zodat zichtbaar wordt hoe robuust de mobiliteitseffecten zijn onder minder gunstige omstandigheden dan WLO–Hoog.

Inrichting stedenbouw

De bereikbaarheid van nieuwe stations is in hoge mate afhankelijk van de gebiedsinrichting: waar komen woningen en hoe groot is de afstand tot de stations? Ook effecten zoals geluid en luchtkwaliteit bij geplande woningbouw zijn afhankelijk van de bouwlocaties en/of de inrichting. De effectbepaling op nieuw te bouwen woningen zal daarom een onzekerheidsmarge hebben. Geef in het MER aan hoe de onzekerheden in toekomstige woningbouwinvulling worden meegenomen in de beoordeling van milieueffecten en bereikbaarheid. Maak gebruik van bandbreedtes en gevoeligheidsanalyses.

4 Bestaande milieusituatie en milieueffecten

In de NRD is in tabel 1 het beoordelingskader voor de MIRT-verkenning Oude Lijn opgenomen. Dit beoordelingskader is ook van toepassing op het project CS/NS. De Commissie ziet dat de thema's samen de verschillende doelen en effecten vrij goed dekken. De omschrijving van de aspecten en criteria is op onderdelen nog algemeen. Daarom adviseert de Commissie om meer detail aan te brengen. In dit hoofdstuk gaat ze daarop in.

4.1 Effectbepaling

Onderbouw de keuze van de rekenregels/–modellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het plan 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 en dergelijke). Vertaal dit zo mogelijk in een bandbreedte voor de genoemde gevolgen en geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de (combinaties van) bouwstenen.

4.2 Mobiliteit/bereikbaarheid

De NRD richt zich primair op de reizigersgroei binnen het spoorvervoer als gevolg van extra sprinterfrequenties en nieuwe stations. Het is echter belangrijk om breder te kijken naar de impact van het project op het gehele mobiliteitsstelsel. De onderstaande aandachtspunten

helpen om in het MER een integrale mobiliteitsanalyse te realiseren. Zo wordt de bijdrage van het project aan duurzame bereikbaarheid en maatschappelijk doelbereik beter onderbouwd.

Effecten op mobiliteitssysteem

De NRD benoemt de verwachte reizigersgroei, maar een verdere verkenning van de bredere effecten op het mobiliteitssysteem kan helpen bij een integrale beoordeling.

Het MER krijgt meer waarde als het ook ingaat op de impact op overstappunten, ketenverplaatsingen, benutting van P+R- en fietsvoorzieningen, en de bereikbaarheid van nieuwe woninglocaties. Kaartbeelden en ketenanalyse kunnen inzicht geven in hoe de deur-tot-deur-reis verandert en welke systeemvoordelen dat kan opleveren.

Reizigerseffecten

In de NRD worden cijfers gepresenteerd over de verwachte reizigersgroei bij hogere sprinterfrequenties. Verduidelijk in het MER hoe deze prognoses tot stand zijn gekomen, inclusief de gehanteerde uitgangspunten en veronderstellingen.⁷ Geef tevens aan met welke flankerende beleidsmaatregelen deze reizigerseffecten kunnen worden versterkt.

Effect op autoverkeer en congestie

Een nadere verkenning van de invloed van het project op autogebruik en congestie draagt bij aan een completer beeld van de maatschappelijke baten. Geef in het MER kwantitatief aan in hoeverre het project bijdraagt aan minder autoverkeer en reistijd op hoofdwegen, en wat de verwachte effecten zijn op luchtkwaliteit en emissies.

Kwaliteit overstaplocaties en multimodale knooppunten

Grote stations zoals Leiden Centraal, Den Haag HS, Rotterdam Centraal en Dordrecht vormen essentiële knooppunten in het netwerk. Daarnaast verdienen ook overstapstations zoals Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht Stadspolders aparte aandacht in het MER. Geef inzicht in knelpunten en optimalisatiemogelijkheden, zowel in de huidige situatie als bij hogere frequenties.⁸

Internationale treinverbindingen en goederenvervoer

De relatie tussen hogere sprinterfrequenties en ruimte op het spoor voor internationaal of goederenvervoer komt in de NRD beperkt aan bod. Licht in het MER toe wat de effecten zijn van het project op de dienstregeling en infrastructuurcapaciteit voor internationaal verkeer (zoals Eurostar of IC Brussel) en goederenvervoer, en hoe dit zich verhoudt tot andere beleidsdoelstellingen.

Niet-infrastructurele maatregelen en randvoorwaarden

De effectiviteit van de bouwstenen hangt mede af van beleid rondom parkeren en fietsen. Geef in het MER aan met welk flankerend beleid de ambities maximaal te realiseren zijn. Scenario's of gevoeligheidsanalyses kunnen helpen om deze samenhang beter te begrijpen.

⁷ Koppel bijvoorbeeld de verwachte reizigersgroei aan de robuustheid en betrouwbaarheid van de dienstregeling. Beschrijf de implicaties zijn voor exploitatie, netwerkbelasting en verstoring gevoeligheid bij verschillende (combinaties van) bouwstenen.

⁸ Denk aan afzonderlijke analyses, waarin perroncapaciteit, overstaptijden, reizigersstromen, oriëntatie en aansluiting op andere modaliteiten (zoals bus, tram en fiets) worden onderzocht.

Bereikbaarheid en sociale inclusie

De NRD benadrukt de rol van bereikbaarheid, maar gaat beperkt in op de vraag welke groepen hiervan profiteren. Het MER biedt ruimte om ook de sociaal-maatschappelijke⁹ kant van bereikbaarheid te belichten. Hoe draagt het project bij aan toegankelijkheid van werk, onderwijs en voorzieningen voor doelgroepen zoals jongeren, ouderen of mensen met lage inkomens?

4.3 Duurzaamheid & klimaatadaptatie

De NRD gaat in op CO₂-uitstoot en klimaatbestendigheid. Laat daarnaast zien tot welke CO₂-uitstoot /besparing het project leidt. Geef aan welke maatregelen er zijn om uitstoot te beperken of een besparing te vergroten.

4.4 Externe effecten ‘gezondheid’

De NRD noemt op hoofdlijnen nuttige criteria om geluid, luchtkwaliteit, trillingen en lichthinder te beoordelen. Voor een goede beoordeling en vergelijking van de (combinaties van) bouwstenen is het nodig om de criteria in meer detail uit te werken. Ga daarnaast in op gezondheidsbevordering.

4.4.1 Geluid

Beschrijf de effecten van geluid bij woningen en andere gevoelige gebouwen in de aanleg- en gebruiksfase. Voor het bepalen van deze effecten kan gebruik worden gemaakt van rekenmethoden die voldoen aan de Omgevingsregeling. Mogelijk kan met beperkte actualisaties gebruik gemaakt worden van bestaande modellen van geluidbelastingkaarten en actieplannen.

Beschrijf op hoofdlijnen de uitgangspunten voor de berekeningen en verduidelijk deze met kaarten. Daarbij gaat het in ieder geval om de volgende onderdelen:

- de beschouwde bronnen, de afbakening van het onderzoeksgebied en de afbakening van het modelgebied. Maak daarbij inzichtelijk hoe verkeersstromen veranderen en hoe is omgegaan met netwerkeffecten;
- de zichtjaren voor de referentiesituatie en (combinaties van) bouwstenen;
- de kenmerken van de bronnen die in belangrijke mate de emissies bepalen, zoals de brugconstructies, de bovenbouwconstructies, het type voertuigen en de snelheden;
- hoe is omgegaan met de bandbreedtes binnen de (combinaties van) bouwstenen;
- waar de woningen en andere gevoelige gebouwen liggen. Als vereenvoudigingen worden toegepast, kwalificeer deze dan als onzekerheden. Geef ook aan welke woningen en andere gevoelige gebouwen clusters vormen bij het afwegen van maatregelen;
- welke maatregelen in de (combinaties van) bouwstenen zijn meegenomen en hoe deze maatregelen zijn bepaald. Bij de maatregelen kan bijvoorbeeld gedacht worden aan:

⁹ De handreiking Sociale effecten in milieueffectrapportage is te raadplegen via: <https://commissierner.nl/documenten/00000487.pdf>.

- planologische maatregelen, zoals het strategisch positioneren van nieuwbouw van woningen en bedrijventerreinen, verdichting, et cetera;
- bronmaatregelen, denk aan de toepassing van raildempers, stillere brugconstructies of vergelijkbaar;
- overdrachtsmaatregelen: afscherming (geluidschermen, wallen e.d.) en overkappingen (deze zijn vooral bij hoogbouw effectief) en tunnels.

Presenteer de resultaten van berekeningen met verschilcontourkaarten. Ten eerste gaat het om kaarten met geluid in de referentiesituatie en de (combinaties van) bouwstenen, zowel met als zonder cumulatie met andere bronnen. Ten tweede gaat het om verschilkaarten, waarin zonder cumulatie met andere bronnen de (combinaties van) bouwstenen vergeleken worden ten opzichte van de referentiesituatie. Deel het geluid op de kaarten in klassen in. Neem in ieder geval de wettelijke standaardwaarden en grenswaarden, en de WHO-advieswaarden¹⁰ als klassengrens op.

Bepaal op basis van de berekeningen hoe het geluid zich kan ontwikkelen bij de woningen en andere gevoelige gebouwen. Kijk daarbij ten minste naar de verwachte effecten voor ernstige geluidhinder en ernstige slaapverstoring bij de woningen. Breng daarbij ook in beeld wat de invloed is van de voorgenomen nieuwbouw van gevoelige gebouwen. Gebruik daarvoor de dosis/effectrelaties in de Omgevingsregeling. Beoordeel op basis hiervan hoe de (combinaties van) bouwstenen zich tot elkaar verhouden.

4.4.2 Lucht

Beschrijf de effecten op de concentraties in de lucht van fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxiden (NO₂) in de aanleg- en gebruiksfase. Voor het bepalen van deze effecten kan gebruik worden gemaakt van rekenmethoden die voldoen aan de Omgevingsregeling.

Beschrijf de belangrijkste uitgangspunten voor de berekeningen. Geef de ligging van de bronnen, waarvoor concentratiebijdragen zijn berekend (in aanvulling op de achtergrondconcentraties), weer op kaarten. Beschrijf daarbij ook hoe in de berekeningen is omgegaan met de bandbreedtes, die binnen de (combinaties van) bouwstenen mogelijk zijn.

Presenteer de resultaten van berekeningen met contourkaarten. Enerzijds gaat het om kaarten met totale concentraties in de huidige situatie, referentiesituatie en (combinaties van) bouwstenen. Anderzijds gaat het om verschilkaarten, waarin de (combinaties van) bouwstenen vergeleken worden met de referentiesituatie. Deel op de kaarten de totale concentraties en verschilconcentraties in klassen in. Neem voor de kaarten met de totale concentraties de wettelijke omgevingswaarden voor de ten hoogste toelaatbare concentraties en de WHO-advieswaarden¹¹ als klassengrens op.

Geef ook op kaarten weer waar het onderzoeksgebied, de woningen en andere gevoelige gebouwen (komen te) liggen. Beoordeel op basis van de berekeningen en kaarten hoe de totale concentraties op dit moment zijn en zich kunnen ontwikkelen bij deze gebouwen, met en zonder plan. Toets daarbij aan de wettelijke omgevingswaarden voor de ten hoogste

¹⁰ WHO staat voor World Health Organization, de Wereldgezondheidsorganisatie.

¹¹ <https://www.who.int/publications/i/item/9789240034228>.

toelaatbare concentraties en de WHO-advieswaarden.¹² Breng in beeld wat de invloed is van de voorgenomen nieuwbouw van gevoelige gebouwen. Beoordeel op basis van de verschilberekeningen en -kaarten hoe de (combinaties van) bouwstenen zich tot elkaar verhouden. Beschrijf welke gezondheidsgevolgen kunnen optreden door de (combinaties van) bouwstenen. Gebruik daarvoor bijvoorbeeld de DALY's¹³.

4.4.3 Trillingen

Beschrijf de effecten van trillingen bij woningen en andere gevoelige gebouwen in de aanleg- en gebruiksfase.

Beschrijf op hoofdlijnen de uitgangspunten voor de berekeningen en verduidelijk deze met kaarten. Daarbij gaat het in ieder geval om de volgende onderdelen:

- de gebruikte rekenmethoden;
- de bronnen, bodem en gebouwen in de referentiesituatie en de (combinaties van) bouwstenen. Beschrijf daarbij de relevante eigenschappen, zoals het type werktuigen bij de bouw, het treintype, de snelheid van de trein, de spoorconstructie, de afstand tussen de bron en de beoordelingslocatie, de bodemeigenschappen, het funderingstype en de afmetingen van het gebouw;
- welke onzekerheden gelden voor eigenschappen van de bronnen, bodem en gebouwen. De Commissie beveelt aan om hierbij het voorzorgsbeginsel toe te passen, zodat waar nodig aan de veilige kant wordt gerekend;
- hoe is omgegaan met de bandbreedtes binnen de (combinaties van) bouwstenen;
- de maatregelafwegingen inclusief het beoordelen van de doelmatigheid. Geef daarbij ook aan welke eventuele maatregelen specifiek nodig zijn voor nieuwe woningen en andere gevoelige gebouwen;
- waar maatregelen in de (combinaties van) bouwstenen liggen en welke eventuele woningen en gevoelige gebouwen geamoveerd worden vanwege trillingen.

Bepaal op basis van de berekeningen hoe trillingen zich kunnen ontwikkelen bij de relevante bestaande woningen en andere gevoelige gebouwen. Maak waar relevant ook verwachte effecten bij nieuwbouw inzichtelijk. Beoordeel de effecten in de aanlegfase aan de hand van het juridische kader dat is vastgelegd in het Besluit bouwwerken leefomgeving. Beoordeel de effecten in de gebruiksfase aan de hand van de Beleidsregel trillinghinder spoor en hoe de (combinaties van) bouwstenen zich tot elkaar verhouden.

4.4.4 Gezondheidsbevordering

Ga, naast gezondheidsbescherming, in het MER in op gezondheidsbevordering. Deels kan deze informatie uit de deelstudie over flankerend beleid komen. Daar worden maatregelen genomen om lopen en fietsen aantrekkelijker te maken. Het voorkomen van onnodig autogebruik kan een positief effect zijn van die plannen. Dat is echter niet het geval als lange-afstandsfietzers kiezen voor de sprinter in plaats van de fiets.

¹² Onder de actuele omgevingswaarden voor de ten hoogste toelaatbare concentraties kunnen ook negatieve gezondheidseffecten optreden. De staatssecretaris heeft daarom de ambitie uitgesproken om de omgevingswaarden stapsgewijs te verlagen naar de WHO-advieswaarden.

¹³ Disability Adjusted Life Years (DALY). DALY is een maat voor verloren levensjaren plus het aantal jaren geleefd met gezondheidsproblemen.

4.5 Natuur en biodiversiteit

De NRD gaat in op beschermde gebieden en beschermde soorten. De Commissie adviseert in deze paragraaf in meer detail hoe de effecten in beeld gebracht moeten worden.

4.5.1 Natuurwaarden algemeen

Om een goede basis voor de informatie voor natuur in het MER op te nemen, is het noodzakelijk om eerst een algemeen beeld van de natuur te geven, inclusief de verschillende samenhangende deelgebieden. Geef daarom een globale landschapsecologische/ecohydrologische analyse van het studiegebied en eventueel de verschillende landschapstypes daarin.¹⁴ Maak onderscheid in deelgebieden met een verschillend karakter. Geef de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan.

Geef (per deelgebied) een algemeen beeld van de belangrijkste processen en problemen, de natuurwaarden, de verschillende leefgebieden en de aanwezige soortgroepen. Geef voor Natura 2000-gebieden aan welke kenmerkende habitattypen en soorten aanwezig zijn, en hun onderlinge relaties.¹⁵

Beschrijf de autonome ontwikkeling van de natuur in het gebied. Geef aan voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, wat de aard van de gevolgen is en wat deze gevolgen voor de populaties betekenen.

4.5.2 Beschermde soorten

Beschrijf welke door de Omgevingswet beschermde soorten te verwachten zijn in het plan- en studiegebied, waar zij voorkomen en hoe ze (wettelijk) beschermd zijn. Kijk hierbij naar de functie (zoals broeden, rusten of foerageren) op de locaties waar ze voorkomen. Bepaal of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Geef als verbodsbepalingen overtreden kunnen worden aan in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort¹⁶ verslechtert.

Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen. Schat de effectiviteit daarvan in en geef aan in hoeverre het soortenbeschermingsregime mogelijk in de weg staat aan de haalbaarheid van de onderzochte (combinaties van) bouwstenen.

¹⁴ Een landschapsecologische systeemanalyse (LESA) kan worden gebruikt om de analyse uit te voeren. Voor watersystemen kan een aquatisch ecologische systeemanalyse worden toegepast. Bij deze analyses worden mogelijke drukfactoren op de natuur bepaald, zoals stikstof, water, bodem en klimaatverandering. Deze thema's zijn met elkaar verbonden en hebben invloed op elkaar. Door middel van een systeemanalyse kan de huidige toestand van het systeem worden vastgesteld, evenals de belangrijkste drukfactoren en bepalende (gebieds)processen. Verdere analyse kan leiden tot een beter begrip van de omvang en belangrijkheid van deze factoren, waarmee de huidige toestand van het systeem kan worden verklaard.

¹⁵ Benut hiervoor de (eventueel) beschikbare informatie uit bijvoorbeeld de natuurdoelanalyses Natura 2000.

¹⁶ Benut om dit in te kunnen schatten in elk geval de Rode Lijsten. De status van een soort op de Rode Lijst geeft belangrijke informatie over de landelijke gunstige staat van instandhouding.

4.5.3 Gebiedsbescherming

De NRD benoemt dat het plangebied nabij NNN, weidevogelgebied en Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland ligt. Beschrijf de mogelijke invloed van het voornemen op dergelijke beschermde natuurgebieden, alsmede op Natura 2000-gebieden. Maak onderscheid tussen de verschillende gebieden en geef hiervan de status aan. Ook als het voornemen niet in of direct naast een beschermd gebied ligt, kan het gevolgen hebben op een beschermd gebied (via zogenoemde externe werking) die in het MER moeten worden beschreven.

Geef per gebiedscategorie (NNN, Natura 2000, etc.) de begrenzingen van het gebied aan op kaart, inclusief een duidelijk beeld van de ligging van het plangebied ten opzichte van de beschermde gebieden. Hierna volgen aandachtspunten voor Natura 2000-gebieden.

Natura 2000-gebieden

Het plangebied doorsnijdt of raakt geen Natura 2000-gebieden. Wel kan stikstofdepositie effect hebben op gebieden zoals De Wilck, Meijendel & Berkheide, Westduinpark & Wapendal, Solleveld & Kapittelduinen. Geef voor Natura 2000-gebieden:

- de instandhoudingsdoelstellingen voor de verschillende soorten en habitattypen en geef aan of sprake is van een behoud- of verbeterdoelstelling;
- de actuele en verwachte oppervlakte en kwaliteit van habitattypen en leefgebieden;
- de actuele en verwachte populatieomvang aan de hand van meerjarige trends.

Onderzoek of er gevolgen voor de Natura 2000-gebieden zijn ten opzichte van de referentiesituatie. Soms kan op grond van objectieve gegevens niet worden uitgesloten dat het voornemen, afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000-gebieden (in een Voortoets). Dan moet een Passende beoordeling opgesteld worden, waarbij rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen van dat gebied.

De Commissie adviseert om de eventuele Passende beoordeling op te nemen in het MER, zodat alle milieu-informatie over het plan bij elkaar staat. Ga in deze Passende beoordeling in op de gevolgen van het voorkeursalternatief voor Natura 2000-gebieden. Maak aannemelijk dat het voorkeursalternatief uitvoerbaar is binnen de kaders van de natuurwetgeving, in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen die per gebied gelden. Gebruik voor de effectbeoordeling bestaande ecologische bronnen, zoals de relevante natuurdoelanalyses en adviezen van de Ecologische Autoriteit daarover. Motiveer in hoeverre het voorkeursalternatief past binnen de kaders voor intern en extern salderen uit (recente) jurisprudentie, zoals de Rendac-uitspraak¹⁷. Schat, indien nodig, ook de haalbaarheid van een ADC-toets¹⁸ in. Werk de Passende beoordeling in meer detail uit bij het projectbesluit.

Maatregelen

Beschrijf mogelijke en/of nodige mitigerende en/of compenserende maatregelen. Daarnaast blijkt uit jurisprudentie dat maatregelen alleen als mitigerende maatregelen kunnen worden

¹⁷ ABRvS 18 december 2024, ECLI:NL:RVS:2024:4923.

¹⁸ Sommige projecten kunnen aanspraak maken op de ADC-toets. De ADC-toets voor projecten bestaat op grond van artikel 8.74b, tweede lid, Besluit kwaliteit leefomgeving op grond van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming uit de volgende vragen: A: is er een alternatieve oplossing voorhanden? D: dient de activiteit een dwingende reden van groot algemeen belang? C: zijn compenserende maatregelen mogelijk om de gevolgen teniet te doen?

meegenomen, als deze niet al nodig zijn voor de verbetering of het behoud van het gebied of het voorkomen van verslechtering of verstoring van het gebied.

4.6 Externe effecten Bodem

Het achtergrondrapport laat zien dat rekening gehouden moet worden met zettingsgevoelige grond. Dat aspect komt in de NRD niet terug. Breng in het MER in beeld waar sprake kan zijn van zettingsgevoelige gronden. Geef aan hoe dit geplande ingrepen kan beïnvloeden (en andersom) en welke maatregelen getroffen kunnen worden.

4.7 Externe effecten Water

Een verdiepte bak heeft effecten op waterhuishouding in het gebied, zo staat ook in de NRD aangegeven (p25). Het MER zal bij de uitwerking ook ingaan op het watersysteem in relatie tot de klimaatbestendigheid. De Commissie adviseert om, in aanvulling daarop, aan te geven welke uitgangspunten gehanteerd worden bij het dimensioneren van de mitigerende maatregelen inzake de waterhuishouding. Betrek daarbij ook relevante klimaatscenario's van het KNMI met betrekking tot weersextremen. Geef ook aan hoe de waterbeheerder(s) hierbij betrokken zijn geweest.

4.8 Externe effecten Landschap, Cultuurhistorie & Archeologie

Beschrijf welke waarden er zijn in het studiegebied wat betreft cultureel erfgoed, landschap en archeologie. Sluit bij de beschrijving daarvan aan bij bestaande kaders, zoals die voor Midden-Delfland. Hanteer voor het aspect landschap (visueel/beleving, landschapsstructuur) een eenduidige beschrijving en beoordeling voor het hele studiegebied. Maak ook onderscheid tussen historisch-geografische waarden en de genoemde landschappelijke waarden.

Het voorgenomen station Rotterdam Van Nelle ligt buiten het terrein van het werelderfgoed Van Nellefabriek, maar binnen de bufferzone die daar bij hoort. Bij deze zone gaat het erom de ononderbroken zichtrelaties op en vanaf de fabriek te bewaren. Het MER moet dit aspect onderzoeken.

Een ander specifiek punt betreft de verhoogde of verdiepte ligging van het spoor. Het ontzien van het 'groene landschap' wordt als een belangrijke opgave binnen het project Oude Lijn gezien (NRD, 2.6, p. 17). Daarom vraagt de ligging van het spoor een goed onderbouwde effectbeoordeling. Hierbij zijn vooral de effecten van verdere doorsnijding van landschappelijke elementen en structuren van belang.¹⁹ De Commissie adviseert de effecten op de belangrijkste landschappelijke en cultuurhistorische waarden in beeld brengen. Maak

¹⁹ Deze effecten lijken nog niet goed in beeld te zijn. Zo stelt de NRD zonder onderbouwing dat een verdiepte ligging "het kwalitatief metropolitaan groen en recreatief landschap versterkt" en "de meeste toegevoegde waarde in het open polderlandschap" biedt (p. 21). De Commissie heeft twijfels bij deze beoordeling. Normaliter wordt doorsnijding, waaronder een verdiepte ligging, als een negatief effect op de landschappelijke kwaliteiten gezien.

visualisaties vanaf ooghoogte, van dichtbij en van grotere afstand. Voeg er een beschrijving van het beeld aan toe en een kaart met de positie van de waarnemer. Doe dit minimaal voor de spoorverdubbeling in het Bijzonder Provinciaal Landschap Midden-Delfland en bij de Van Nellefabriek.

4.9 Externe Veiligheid

Ga voor externe veiligheid in op de (positieve) gevolgen van de verdubbeling van het aantal sporen (van twee naar vier) in bouwsteen 3. Laat daarnaast zien in hoeverre dit project interacteert met vervoer van gevaarlijke goederen. Ga in het MER in op de externe veiligheidsrisico's voor bestaande en nieuw te bouwen woningen, bedrijfsgebouwen en voorzieningen, de NRD is daar niet specifiek over.

4.10 Aanlegfase

Ga apart in op de aanlegfase voor in ieder geval geluid, luchtkwaliteit, bodem, trillingen, stikstofdepositie. Ga voor de waterproblematiek in op eventueel bemaling. Beschrijf de effecten en mogelijke maatregelen om effecten te mitigeren.

Geef voor mobiliteit op hoofdlijnen voor zover ze onderscheidend zijn voor de bouwstenen inzicht in:

- de tijdelijke gevolgen voor bereikbaarheid tijdens de aanlegfase, zowel voor treinreizigers (bijv. geplande buitendienststellingen, omleidingen, verminderde frequenties) als voor andere modaliteiten (busvervoer, fiets, auto);
- de impact in beeld van bouwlogistiek en transportbewegingen op het omliggende wegennet, met aandacht voor verkeersveiligheid, congestie en hinder;
- de tijdelijke gevolgen voor multimodale overstappunten, zoals verminderd toegankelijke P+R-voorzieningen, gesloten fietsenstallingen of beperkingen op tram- en busperrons;
- of tijdelijke OV-maatregelen of vervangend vervoer nodig zijn (zoals inzet van busdiensten), en hoe deze worden georganiseerd en gecommuniceerd.

Geef per milieuthema inzicht in de duur, intensiteit en ruimtelijke spreiding van effecten tijdens de aanlegfase, en beschrijf welke mitigerende of compenserende maatregelen beschikbaar zijn. Werk dit bij voorkeur per bouwlocatie of per corridor uit, zodat duidelijk is waar en wanneer knelpunten kunnen ontstaan en welke mitigerende maatregelen worden getroffen. Zo ontstaat een realistisch beeld van de vergunbaarheid en tijdelijke impact van het project.

5 Overige onderwerpen

5.1 Monitoring en evaluatie

Gegeven de lange doorlooptijd van het project (richting 2040), adviseert de Commissie om in de MER-fase al aandacht te besteden aan monitoring en adaptief vervolgbeleid. De onzekerheden over de ruimtelijke invulling, reizigersgroei en netwerkgebruik maken dit des te belangrijker.

Benoem in het MER de milieuaspecten waarvoor effectschattingen erg onzeker zijn of waarover onvoldoende gegevens beschikbaar zijn. Spits de bespreking toe op milieuaspecten die in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen, zodat de consequenties van het tekort kunnen worden beoordeeld. Geef aan of en hoe belangrijke, ontbrekende informatie op korte termijn kan worden ingevuld.

Beschrijf in het MER met welke indicatoren tijdens en na de implementatie gemonitord wordt of de beoogde bereikbaarheidseffecten en verbeteringen in leefomgevingskwaliteit worden gerealiseerd. Geef aan welke bijsturingsmogelijkheden beschikbaar zijn bij tegenvallende effecten of veranderde omstandigheden. Zo wordt adaptief handelen mogelijk gemaakt en blijft het project bijdragen aan de beoogde duurzame bereikbaarheid.

5.2 Vorm en presentatie

De vergelijking van de (combinaties van) bouwstenen verdient bijzondere aandacht. Presenteer de vergelijking bij voorkeur met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Zorg voor:

- een zo beknopt mogelijk MER, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdttekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst;
- recent, goed leesbaar kaart- en beeldmateriaal, 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 (combinaties van) bouwstenen en de varianten daarop;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van (combinaties van) bouwstenen, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de (combinaties van) bouwstenen en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Advies van de Commissie over het op te stellen MER

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep geeft aan welke onderwerpen naar zijn mening moeten worden behandeld in het MER en met welke diepgang. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de werkgroep het gebied bezocht waar milieugevolgen kunnen optreden. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ing. Sander Buitelaar

mr. drs. Peter Glas (voorzitter)

drs. Marinus Kooiman

prof.dr. Henk Meurs

Marianne Schuerhoff MSc (secretaris)

drs. Frank Wijnants

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport wordt opgesteld

Voorkeursbeslissing.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om categorie J2 van het Omgevingsbesluit: "Spoorwegen en faciliteiten voor de overlading tussen vervoerswijzen en van overladingsstations". Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden kunnen optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Staatsecretaris van Openbaar Vervoer en Milieu, in afstemming met het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening.

Initiatiefnemer besluit

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de provincie Zuid-Holland, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, ProRail, NS en de gemeenten Leiden, Den Haag, Rotterdam, Schiedam en Dordrecht vormen samen de initiatiefnemers.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft gebruikt?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3925](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage

A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e info@commissiemer.nl
w commissiemer.nl

