

**TOETSINGSADVIES OVER HET MILIEUEFFECTRAPPORT
GOEDERENSPoor ANTWERPEN - RUHRGEBIED:
IJZEREN RIJN**

6 SEPTEMBER 2001

INHOUDSOPGAVE

| | |
|--|----------|
| 1. INLEIDING..... | 1 |
| 2. OORDEEL OVER HET MER..... | 3 |
| 2.1 Algemeen | 3 |
| 2.2 Toelichting op het oordeel..... | 3 |
| 2.2.1 Meest milieuvriendelijk alternatief..... | 3 |
| 2.2.2 Onderbouwing van de afwijzing van de B- en J-alternatieven..... | 6 |
| 2.2.3 Toetsing aan de Vogel- en Habitatrichtlijn | 8 |
| 3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING..... | 9 |

1. INLEIDING

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

In april 2000 zijn de richtlijnen voor de trajectnota/MER 'IJzeren Rijn' vastgesteld. De richtlijnen geven aan dat uitvoering gegeven moet worden aan "Een schifting van de mogelijkheden (mogelijke alternatieven) op basis van voerskundige, politieke, financiële en milieucriteria. Dit is in feite een nadere verantwoording van het afwegingsproces in de Startnotitie waarbij dan tevens de aangedragen alternatieven uit de inspraak in beschouwing worden genomen". Het selectieproces is beschreven in de notitie TN/MER fase IJzeren Rijn (Achtergronddocument 45, Trechtering van alternatieven). Met het oog op het besluit van de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM over deze trechtering heeft de Commissie voor de m.e.r. op 4 december 2000 een tussentijds toetsingsadvies uitgebracht.

Bij brief van 8 mei 2001¹ heeft de minister van Verkeer en Waterstaat als coördinerend bevoegd gezag de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 15 mei 2001 ter inzage gelegd².

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.³ De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies;
- belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER⁵, zoals vastgesteld in april 2000;

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

⁴ Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

⁵ Wm, artikel 7.23, lid 2.

- op eventuele onjuistheden⁶;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁷.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het tracébesluit.

Bij de onderhavige toetsing had de Commissie op enkele essentiële onderdelen vragen. Het betrof:

- de onderbouwing van het meest milieuvriendelijk alternatief;
- de onderbouwing van de afwijzing van de J- en B-alternatieven;
- de toetsing aan de Vogel- en Habitatrichtlijn.

In memoranda van 19 juli 2001 en 21 augustus 2001, alsmede door het leveren van enkele aanvullende rapporten en kaarten⁸ heeft de initiatiefnemer geantwoord op deze vragen. De informatie in deze memoranda en documenten acht de Commissie essentieel om de besluitvorming af te kunnen ronden. Op de genoemde memoranda is geen inspraak mogelijk geweest. Voor een goed begrip van dit toetsingsadvies heeft de Commissie deze memoranda als bijlage bij haar advies gevoegd⁹. Bij het ter visie leggen van het advies in het vervolg van de procedure zal ook het publiek over de informatie in de memoranda kunnen beschikken. De genoemde rapporten hebben bij het opstellen van het MER gediend als achtergrondrapporten en zijn vermeld in de literatuurlijsten bij het MER.

Tekortkomingen in het MER worden in dit toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het tevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

⁶ Wm, artikel 7.23, lid 2.

⁷ Wm, artikel 7.10

⁸ De Commissie heeft tevens bij de toetsing betrokken de volgende aanvullende documenten en kaarten:

- TN/MER Fase IJzeren Rijn: achtergronddocument Trechtering van alternatieven, Railinfrabeheer, 18 juni 2001
- Beoordeling ecologische effecten in het kader van de Trajectnota/MER IJzeren Rijn, Railinfrabeheer en Witteveen en Bos, 25 april 2001
- kaarten 1-1 tot en met 1-8 met leefgebieden amfibieën, reptielen en zoogdieren langs de tracés (schaal 1:25.000, datum 25 april 2001)
- kaarten 2-1 tot en met 2-8 met leefgebieden broedvogels en met verdrogingsgevoelige vegetaties langs de tracés (schaal 1:25.000, datum 25 april 2001)

⁹ Zie bijlage 5 en bijlage 6.

2. OORDEEL OVER HET MER

2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie aanwezig is in het MER en de aanvullende informatie.**

De Commissie constateerde dat het MER kwalitatief op hoofdlijnen uitstekend is. De selectie van tracéalternatieven is in het MER en de aanvullende informatie over het algemeen goed onderbouwd en de tracés zijn duidelijk beschreven. Ook mitigerende maatregelen zijn zodanig goed beschreven dat duidelijk inzicht ontstaat in de milieugevolgen zonder en met deze maatregelen. De effectbeschrijvingen zijn op het juiste detailniveau, waarbij de Commissie waardering heeft voor de kwantitatieve benadering van de effecten, in het bijzonder natuur, bodem/water en landschap. Daarmee wordt zoveel mogelijk recht gedaan aan het meewegen bij het besluit van de feitelijke milieukwaliteit van gebieden. De informatie in het MER wordt ondersteund door goed kaartmateriaal. De multicriteria analyse is navolgbaar uitgevoerd. De presentatie van het MER is uitstekend. De overzichtelijke indeling, waarbij gekozen is voor een rapport op hoofdlijnen naast de samenvatting, maken de informatie toegankelijk. De Commissie heeft waardering voor de wijze waarop de beschermingsformules uit het structuurschema groene ruimte en de Habitatrictlijn zijn toegepast. Het MER en de aanvulling bieden daardoor goede en bruikbare informatie om het milieubelang een volwaardige plaats te kunnen geven in de besluitvorming.

In paragraaf 2.2 worden de tekortkomingen die de Commissie signaleerde in het MER en de wijze waarop de aanvullende informatie daarop ingaat besproken, namelijk:

- de onderbouwing van het meest milieuvriendelijk alternatief;
- de onderbouwing van de afwijzing van de J- en B-alternatieven;
- de toetsing aan de Vogel- en Habitatrictlijn.

2.2 Toelichting op het oordeel

2.2.1 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het oorspronkelijke MER

Het MER geeft aan dat het A0-alternatief de beste basis biedt als meest milieuvriendelijk alternatief. De aanleg van een holle dijk in de Weerter- en Buderbergen en in de Meinweg zou versnippering en verstoring door geluid volledig mitigeren. Volgens het MER zou daarmee aantasting van deze gebieden worden voorkomen. De Commissie maakt uit het MER op dat de gevolgen van de aanleg van een holle dijk voor het hydrologische systeem en voor de aanwezige fauna door het verdwijnen van bestaande dijklichamen bij deze beoordeling geen of een geringe rol hebben gespeeld. Daarmee wordt naar de mening van de Commissie niet in voldoende mate voldaan aan:

- de toetsingscriteria in het verdrogingsbeleid;
- het beschermingsregime van de Habitatrictlijn;
- een zorgvuldige onderbouwing van het Meest Milieuvriendelijke tracé.

Deze tekortkoming acht de Commissie van belang op het niveau van de tracékeuze en is als volgt toe te lichten voor grondwater en het verwijderen van het dijklichaam:

Grondwater

Grondwaterstandeffecten zijn in het MER niet onderscheidend omdat een model wordt gehanteerd waarbij een verlaging van minder dan 10 cm verwaarloosbaar wordt geacht. Bij een verlaging van minder dan 10 cm zijn niettemin wel ecologische effecten bekend. Voor de beschrijving van de effecten in prioritaire gebieden is het hanteren van een verandering van meer dan 10 cm naar de mening van de Commissie daarom grof. Dat geldt zeker voor de gebieden met schijngrondwaterspiegels en geologische breuken, zoals de Meinweg. In de Meinweg en in de Budeler- en Weerterbergen zijn constructies voorgesteld (holle dijken) die gevolgen kunnen hebben op het hydrologische systeem¹⁰. Het is bekend (zie bijv. Ecohydrologische Atlas Limburg) dat onder andere op de flank van het Roode Beekdal, maar ook in het Gagelveld (beide onderdeel van de Meinweg) op een dusdanige hoogte grondwater uitteedt, dat het ter plaatse aanwezige systeem wellicht zal worden geblokkeerd dan wel wordt doorsneden door de holle dijkconstructie. Het doorsnijden van de schijnspiegel en/of draineren middels een grindbed zou hier wel eens een onevenredig groot negatief effect (bijv. versterkte infiltratie naar dieper grondwatersysteem) kunnen hebben op de schrale, kwelafhankelijke hooilanden en kwelensystemen langs het tracé¹¹. Dergelijke gevolgen zijn in het MER niet expliciet beschreven, maar kennis van deze gevolgen is van groot belang om te kunnen beoordelen of aantasting van natuurlijke waarden en kenmerken kan optreden zoals aangeduid in de Habitatrichtlijn en of mitigatie van een eventuele aantasting mogelijk is. Gedetailleerde kaarten met bijvoorbeeld schijngrondwaterspiegels ontbreken.

De provincie Limburg hanteert in het verdrogingbeleid bij het handhaven van het stand-still principe maximaal 5 cm verlaging als criterium. In de prioritaire gebieden (o.a. Leudal, Vuilbenden, Meinweg, Holtmuhle) wordt geen verlaging (1 cm isohyps) getolereerd.

Om tegemoet te kunnen komen aan de toetsingscriteria in het verdrogingbeleid en aan de beschermingsformule van de Habitatrichtlijn acht de Commissie daarom beter inzicht in de gevolgen voor het hydrologische systeem in de Weerter- en Budelerbergen en in de Meinweg van belang. Daarvoor is beter inzicht nodig in de diepteligging van de voorgestelde holle dijken in de Weerter- en Budelerbergen en in de Meinweg in relatie tot de grondwaterstand en het afstromingspatroon en meer in het bijzonder ook op het functioneren van lokale (schijnspiegel)systemen. Ook in de richtlijnen is expliciet gevraagd (pag. 17) de invloed op prioritaire gebieden in beeld te brengen.

Verwijderen van het dijklichaam

Voor de aanleg van een holle dijk in de Meinweg zal het bestaande dijklichaam moeten worden verwijderd. Dit dijklichaam is een belangrijke habitat voor soorten die bescherming genieten onder de Habitatrichtlijn. Beoordeling van de gevolgen voor deze soorten vindt alleen plaats aan de criteria versto-

¹⁰ Afbeeldingen op onder andere pagina 44 van het hoofdlijnenrapport indiceren een ligging van constructies in het grondwater.

¹¹ Ook enkele inspraakreacties (o.a. nr. 125, bijlage 4) wijzen op de gevoeligheid van het hydrologische systeem bij de Meinweg.

ring en versnippering. Het verwijderen van het dijklichaam betekent echter een vernietiging van leefgebied. Dat is van belang voor de beoordeling van de ingreep in het kader van het beschermingsregime van de Habitatrichtlijn. Het effect is echter niet herkenbaar meegewogen in de beoordeling van het A0-alternatief met holle dijk in de Meinweg.

De aanvullende informatie

grondwater

De aanvullende informatie licht de gehanteerde systematiek in het MER toe en gaat specifiek in op de ligging in het hydrologische systeem van de voorgestelde bijzondere constructies in de Meinweg en in de Weerter- en Budelerbergen. Hieruit blijkt dat de gevolgen in de Weerter- en Budelerbergen minimaal zijn omdat de constructie gelegen zal zijn op maaiveldniveau. Invloed op de grondwaterstroming, die ter plaatse loodrecht op de constructie is gelegen, wordt daarmee voorkomen. In de Meinweg zal de voorgestelde constructie in de kwetsbare hydrologische gebieden Drie Vennen (Gagelveld), Crayhof en Roode Beek (Het Loom) niet of nauwelijks ingegraven zijn. Plausibel wordt gemaakt dat effecten op het hydrologische systeem niet aannemelijk zijn, te meer daar de grondwaterstroming parallel aan de constructie plaatsvindt. Deze aanvullende gebiedsspecifieke informatie ondervangt het bezwaar van toepassen van een hydrologisch model met een grof criterium (10 cm) voor grondwaterstandverlaging. De initiatiefnemer heeft tevens aangegeven dat in de fase van het ontwerp-besluit gedetailleerd onderzoek naar de exacte ligging zal plaatsvinden. De resultaten daarvan zullen aanleiding kunnen geven tot aanvullende locatiespecifieke maatregelen.

- De Commissie concludeert dat het MER en de aanvullende informatie gezamenlijk voldoende informatie geven over de te verwachten (geringe) invloed van de voorgestelde constructies in de Weerter- en Budelbergen en in de Meinweg, zodat een motivering van een tracékeuze mogelijk is die voldoende rekening houdt met de beschermingsformules van nationale en internationale regelgeving. De Commissie onderschrijft daarbij het belang van nader geohydrologisch onderzoek in de OTB-fase, op grond waarvan zonodig extra locatiespecifieke mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen.

Verwijderen van het dijklichaam

De aanvullende informatie geeft aan dat bij het bepalen van mitigerende maatregelen impliciet is uitgegaan van zoveel mogelijk behoud van bestaande taluds. Ook is er vanuit gegaan dat een verbeterd leefgebied gerealiseerd kan worden na aanleg van een holle dijk in de Meinweg. De exacte maatregelen voor inrichting zijn nog niet bekend. Bij de aanleg zal tevens rekening worden gehouden met de keuze van het meest gunstige seizoen voor aanleg in verband met de gevoeligheid van de aanwezige bedreigde soorten.

De Commissie constateert dat het voortbestaan van beschermde soorten en habitats na realiseren van de benodigde werken in belangrijke mate wordt bepaald door de toegepaste bouwmethode. Deze bouwmethode en de gevolgen daarvan zijn in het MER niet beschreven¹². Voor het niveau van de tracékeuze acht de Commissie dat geen essentiële tekortkoming; aangezien de Commissie het mogelijk acht dat beschermde soorten en habitats kunnen voortbestaan dan wel hersteld, hoeft de bouwmethode niet discriminerend te

¹² Zie ook de inspraakreactie van de directie LNV, nr. 237, bijlage 4.

zijn voor de keuze tussen alternatieven. De Commissie acht het echter van groot belang dat in de fase van het ontwerp-tracébesluit onderzoek gedaan wordt naar de meest milieuvriendelijke bouwmethode.

- De Commissie concludeert dat de geboden (aanvullende) informatie voldoende aanknopingspunten biedt om een ontwerp te realiseren in de Meinweg dat duurzame instandhouding van populaties beschermde soorten mogelijk maakt. De geboden informatie is op het niveau van de tracé-keuze voldoende. Indien een tracé gekozen zou worden dat de Meinweg doorsnijdt, adviseert de Commissie in de OTB-fase op basis van een recente, geactualiseerde inventarisatie na te gaan waar de leefgebieden van beschermde soorten exact gesitueerd zijn en welke locatiespecifieke bouwmethoden en inrichtingsmaatregelen nodig zijn om de duurzame instandhouding te realiseren en zo mogelijk de leefomstandigheden te verbeteren. De Commissie adviseert daarbij na te gaan in hoeverre compensatie vooraf moet plaatsvinden om behoud en herstel van natuurwaarden te kunnen realiseren. De Commissie adviseert tevens de resultaten van dit onderzoek te gebruiken bij de motivering van het ontwerp-tracébesluit, als volgende stap in de passende beoordeling in de zin van de Habitatrichtlijn.

2.2.2

Onderbouwing van de afwijzing van de B- en J-alternatieven

Het oorspronkelijke MER

In de internationale studie is, in tegenstelling tot in het Nederlandse MER een (geoptimaliseerd) B-alternatief onderzocht. De optimalisatie houdt in dat een lichte aanpassing van de ontwerpeisen heeft plaatsgevonden op het gebied van hellingspercentages (boog bij Venlo 81 in plaats van de gewenste 61¹³), straalbogen (boog bij Roermond 600 meter en in Viersen kleiner dan 700 meter in plaats van de gewenste 800 meter) en maximumsnelheid (op enkele delen van het traject 80-100 km/uur in plaats van de gewenste 120 km/uur). Dit alternatief scoort in de MCA voor de transportaspecten relatief het gunstigst, terwijl dit alternatief tegen lagere kosten beter in de omgeving kan worden ingepast (pag. 84 grensoverschrijdende studie). Juist de knelpunten bij de inpassing waren de reden het B-tracé in de Nederlandse m.e.r.-studie af te wijzen voor verder onderzoek. In de MCA van de grensoverschrijdende studie behoort het B-alternatief in alle scenario's ("mens en haar leefomgeving", "de natuurlijke omgeving" en het "neutrale scenario") tot de gunstigst scorende alternatieven. Kanttekening is dat de grensoverschrijdende studie de effecten met weinig diepgang en voornamelijk op beleidscategorieën scoort terwijl het Nederlandse MER zich veel meer op feitelijke informatie probeert te baseren. De mogelijkheid bestaat dat spoorverdubbeling op het B-tracé en de bogen bij Venlo en Roermond in de praktijk zwaardere effecten hebben dan nu in de grensoverschrijdende studie wordt verondersteld. De Commissie kan dat niet nagaan, want het B-tracé is niet in het Nederlandse MER onderzocht.

Indien de aanleg van een boog bij Venlo te grote bezwaren zou opleveren, zou mogelijk kopmaken in Venlo een reële oplossing bieden, ook al verhoogt dat de exploitatiekosten en mogelijk het veiligheidsrisico. Een beschouwing hierover ontbreekt in het MER.

¹³ Duitse richtlijnen laten hellingspercentages van 12,51 en op het traject van de IJzeren Rijn moeten de treinen tussen Kaldenkirchen en Duisburg hellingen van 101 passeren.

Het is eveneens niet duidelijk waarom de J-alternatieven in het MER buiten beschouwing zijn gebleven. De motivering daarvoor is deels niet consistent. Een belangrijke motivering is dat in totaal 24 km nieuw spoor moet worden aangelegd. Voor het D2-alternatief dat wel is onderzocht is echter aanleg van 26 km spoor noodzakelijk. Overige redenen zijn dat “delen van het gedachte tracé inmiddels bebouwd zijn. Daarmee bevatten deze tracés nieuwe knelpunten die, naast de kosten van de lengte van nieuw aan te leggen spoor, alleen tegen hoge kosten op te lossen zijn”. Welke knelpunten dat zijn en hoe hoog globaal de kosten zijn om deze op te lossen is niet duidelijk. Ook lopen de J-alternatieven door “aardkundig zeer waardevol gebied”. Tracés die wel worden onderzocht doorsnijden echter ook waardevolle beschermde gebieden. Mogelijk zijn er goede redenen om de J-alternatieven af te wijzen vanwege het doorkruisen van waardevolle speciale beschermingszones in België en/of Duitsland. Ook dergelijke gegevens ontbreken.

Opgemerkt wordt dat de Commissie in het tussentijdse toetsingsadvies al concludeerde dat de trechternotitie nog niet voldoende argumentatie bevatte om de B- en J-tracés in het MER te laten afvallen voor nader onderzoek.

De aanvullende informatie

De aanvullende informatie maakt over de J-alternatieven duidelijk dat inpassingproblemen in Duitsland en België te verwachten zijn. Behalve 24 km nieuw spoor in Nederland, België en Duitsland is reactivering van enkele tientallen kilometers spoor nodig in België en Duitsland, waarbij waarschijnlijk ruimtelijke ingrepen noodzakelijk zijn. In Nederland worden Belvédère- en EHS-gebieden met nieuwe doorsnijdingen aangetast. Het gaat daarbij onder andere om de aardkundig waardevolle jonge Maasterassen bij Echt en de terrasrand bij Koningsbosch.

- De Commissie acht de geboden informatie over de J-alternatieven voldoende om te kunnen motiveren dat deze alternatieven niet verder in beschouwing zijn genomen.

De aanvullende informatie gaat uitgebreid in op de knelpunten die ontstaan ten aanzien van de ruimtelijke inpassing en de exploitatie van goederen- en reizigersvervoer, uitgaande van een B-alternatief met verbindingbogen bij Roermond en Venlo volgens de Nederlandse ontwerpvoorschriften. Op grond van deze informatie is het de Commissie duidelijk geworden dat op de betreffende locaties aanpassing van de ontwerpvoorschriften (steilere helling, kortere boogstralen) tot nog grotere complicaties leidt bij de exploitatie, bijvoorbeeld omdat ter plaatse ingetakt moet worden op het spoor Venlo-Kaldenkirchen en treinen op een (te) steile helling tot stilstand moeten komen alvorens in te takken. Dat kan tot extra vertragingen leiden en tot capaciteitsproblemen op het baanvak Venlo-Kaldenkirchen. Ruimtelijke inpassing blijft ook bij het aanpassen van de ontwerpvoorschriften problematisch. Van belang is hierbij dat de boog bij Roermond belangrijke en voor een belangrijk deel niet mitigeerbare ruimtelijke, hydrologische en ecologische consequenties heeft voor het natuurgebied de Vuilbenden en de boog bij Venlo voor het natuurgebied de Jammerdaalse heide. In beide gebieden komen soorten voor die bescherming genieten onder de Habitatrichtlijn. Ook de kruising met de voorgenomen A73 en A74 is problematisch. De Commissie acht het waarschijnlijk dat de waardering voor het B-alternatief in de internationale studie lager was uitgevallen indien deze aspecten op het detailniveau van het Nederlandse MER waren onderzocht. De

aanvulling maakt aannemelijk dat aanpassing van de ontwerpseisen bij het B-tracé (steilere hellingen, kortere boogstralen, kopmaken in Venlo) niet gepaard gaat met een aanzienlijke vermindering van gevolgen voor hydrologie en ecologie.

- De Commissie concludeert dat het MER en de aanvulling voldoende informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over het al dan niet verder in beschouwing nemen van het B-alternatief.

2.2.3

Toetsing aan de Vogel- en Habitatrichtlijn

Het oorspronkelijke MER

De toetsing van het initiatief aan de vereisten van de Vogel- en Habitatrichtlijn is in het MER uitstekend gebeurd voor zover het de aangewezen Speciale Beschermingszones betreft. De Commissie heeft echter een kanttekening bij de vereisten in deze richtlijnen voor de soortbescherming *buiten* deze gebieden. Het MER geeft aan (o.a. hoofdrapport pag. 325 e.v., pag. 48 e.v. bijlagenrapport) bij het toepassen van het beschermingsregime ook rekening te houden met natuurwaarden in agrarisch gebied, buiten de SBZ's. De Commissie heeft echter de indruk dat deze systematiek in het MER niet volledig wordt uitgewerkt. Op pagina 333 van het hoofdrapport wordt weliswaar een aantal te beschermen soorten genoemd, maar de Commissie kan in het MER niet traceren welke consequenties worden verbonden aan de genoemde aantasting. Tevens was de vraag of alle beschikbare informatie over het voorkomen van de beschermde soorten buiten de SBZ's was gebruikt.

De aanvullende informatie

De aanvullende informatie gaat in op de wijze waarop de Vogel- en Habitatrichtlijn is toegepast buiten de SBZ's. Ook zijn gedetailleerde kaarten verschaft (1:25.000) voor alle trajecten met daarop aangegeven de leefgebieden van amfibieën, reptielen en zoogdieren en van broedvogels en verdrogingsgevoelige vegetaties, binnen en buiten de SBZ's. De Commissie constateert dat alle beschikbare informatie gebruikt lijkt te zijn in het MER. Aangegeven is dat de geboden informatie het detailniveau heeft dat noodzakelijk is voor een verantwoorde besluitvorming op het niveau van een vergelijking van tracés met een lengte van 40-80 km¹⁴. De Commissie kan dit onderschrijven. Niettemin is het denkbaar dat eventuele nieuwe, meer gedetailleerde informatie over beschermde soorten buiten de SBZ's in de fase van het ontwerp tracébesluit tot nieuwe knelpunten kan leiden die een oplossing vragen in het licht van de Europese richtlijnen.

- De Commissie concludeert dat de toepassing van de voorschriften in de Vogel- en Habitatrichtlijn adequaat is gebeurd voor het niveau van een vergelijking van tracés. De Commissie adviseert de gesignaleerde leemten in kennis (pag. 391 hoofdrapport) nadrukkelijk te koppelen aan de noodzaak in de fase van het ontwerp tracébesluit nader (veld)onderzoek te doen waarbij het voorkomen van soorten die bescherming genieten en de aanwezigheid en kwaliteit van habitats aan de orde zijn. Dit onderzoek richt zich bij voorkeur op het gehele gekozen tracé, dus zowel de aangewezen speciale beschermingszones als de gebieden daarbuiten. De resultaten van het onderzoek zullen bij het (ontwerp)tracébesluit de basis zijn

¹⁴ Zie pag. 1 van het rapport "beoordeling ecologische effecten in het kader van de Trajectnota/MER IJzeren Rijn, Railinfrabeheer en Witteveen en Bos, 25 april 2001.

voor de volgende stap in de passende beoordeling in de zin van de Habitatrictlijn en kunnen tevens aanleiding geven voor het treffen van (aanvullende) mitigerende en compenserende maatregelen.

De Commissie merkt op dat diverse inspraakreacties¹⁵ ingaan op milieugevolgen in Habitatrictlijn-gebieden van een tijdelijke ingebruikname van het historische tracé die niet uitgaat van mitigerende maatregelen, zoals een holle dijk in de Budeler- en Weerterbergen. Het MER geeft aan dat in dat geval in de Budeler- en Weerterbergen het duurzame voortbestaan van een lokale populatie nachtzwaluwen wordt bedreigd. In die situatie treedt aantasting op in de zin van de Habitatrictlijn. Indien het voornemen is bij tijdelijke ingebruikname van het historische tracé de genoemde mitigerende maatregelen niet te treffen, is daarom de afweging van alternatieve oplossingen aan de orde die geen aantasting van natuurwaarden veroorzaken. Daartoe zouden mogelijk ook oplossingen buiten de landsgrenzen behoren¹⁶. De passende beoordeling in het MER gaat niet in op die oplossingen.

- Indien het voornemen is het historische tracé tijdelijk in gebruik te nemen op een wijze die aantasting van natuurwaarden veroorzaakt, adviseert de Commissie conform de Habitatrictlijn na te gaan in hoeverre tijdelijke oplossingen mogelijk zijn die geen aantasting veroorzaken. De Commissie adviseert daarbij ook tijdelijke oplossingen buiten de landsgrenzen te beschouwen.

Diverse inspraakreacties geven aan dat belangrijke soorten ten onrechte niet zijn onderzocht in het MER¹⁷. De Commissie is dit nagegaan en is van mening dat genoemde soorten hetzij in het MER wel zijn onderzocht, hetzij niet van belang zijn in verband met de te verwachten milieugevolgen. Wel adviseert de Commissie bij de verdere uitwerking van het besluit meer gedetailleerde informatie te verzamelen over archeologische waarden¹⁸.

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER MET AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

In dit hoofdstuk geeft de Commissie adviezen die naar haar mening van belang zijn voor de kwaliteit van de besluitvorming, maar geen betrekking hebben op essentiële tekortkomingen.

Geluid: Presentatie effecten voor de verschillende varianten ten opzichte van de referentiesituatie.

De geluideffecten van de verschillende alternatieven zijn onderzocht onder meer in termen van aantallen woningen binnen bepaalde geluidbelastingklassen. Als referentie is daarin meegenomen de autonome situatie in het jaar

¹⁵ Onder andere reactie 190, bijlage 4.

¹⁶ Diverse reacties gaan in op de mogelijkheid van tijdelijk gebruik van de Montzenroute, o.a. reactie 104, 192, bijlage 4.

¹⁷ Onder andere de reacties 125 en 295, bijlage 4.

¹⁸ Het Rijksinstituut voor Oudheidkundig Bodemonderzoek adviseert een uitgebreide Standaard Archeologische Inventarisatie (SAI) met een bijbehorende Verwachtingenkaart te maken (inspraakreactie 204, bijlage 4).

2020. Het verrassende feit dat het AO/A2 tracé zeer goed scoort in vergelijking met de andere zowel als de referentiesituatie blijkt een gevolg te zijn van forse geluidmaatregelen langs de sporen door de stad Roermond. Immers, deze maatregelen verminderen ook de geluidemissie van het bestaande Noord-Zuid verkeer door Roermond.

De Commissie wijst erop dat deze werkwijze een relatief ongunstig beeld geeft van de referentiesituatie. Immers, ook de autonome ontwikkeling laat een grote toename zien van het vrachtverkeer door Roermond (van 12 naar 70 goederentreinen per etmaal) en de verwachting dat alleen hiervoor al forse sneringsmaatregelen noodzakelijk zijn is alleszins gerechtvaardigd.

Het uitgangspunt dat alleen in variant AO/A2 geluidschermen in de stad aanwezig zijn en niet in zowel de autonome ontwikkeling als de andere varianten is daarom discutabel en kan leiden tot een te positieve kleuring van AO/A2 op dit onderdeel.

Geluid: brongerichte maatregelen

Het MER besteedt weinig aandacht aan actieve brongerichte maatregelen om de geluidhinder te beperken. Toch is een aantal argumenten aan te geven waarom deze maatregelen relevant zijn. Daarbij denkt de Commissie ondermeer aan:

- Door zowel de minister van VROM als de minister van Verkeer en Waterstaat (zie het NVVP 2¹⁹ en het NMP 4) wordt aan brongerichte maatregelen de voorkeur gegeven boven effectgerichte maatregelen, zoals schermen en gevelisolatie. Hiermee worden eveneens NVVP en NMP doelstellingen ten aanzien van de EHS gebieden en ten aanzien van het generieke beleid tot terugdringing van de geluidhinder ten gevolge van railverkeer ondersteund. Brongerichte maatregelen kunnen tevens een bijdrage leveren om te kunnen voldoen aan de eisen van de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Natuurbeschermingswet ten aanzien van de bescherming van gebieden en soorten.
- De kosteneffectiviteit van brongerichte maatregelen ten opzichte van effectgerichte is in een aantal studies overtuigend aangetoond (o.a. in een studie van KPMG).

Bij de uitvoering van bronmaatregelen onderscheidt de Commissie de volgende onderdelen:

- Het verbeteren van de akoestische kwaliteit van de bovenbouwconstructie door intensiever onderhoud (zie rapport akoestisch slijpcriterium van RIB) eventueel in combinatie met geoptimaliseerde rail (zoals geïntegreerde raildempers) en bovenbouwsystemen en mini-afscherming. Hierdoor kan naast een geluidreductie ook een significante trillingsreductie gerealiseerd worden.
- Het ontwikkelen van gebruiksregels van de baan, bijvoorbeeld in de vorm van gedifferentieerde tariefvorming, of preferent baangebruik voor stil materieel in relatie tot het systeem van emissieplafonds.

¹⁹ Zie Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001-2020, Tweede Kamer, vergaderjaar 2000-2001, 27455, nr. 3, pag. 93 e.v.: " Voorts geldt als uitgangspunt dat bronmaatregelen de voorkeur verdienen. Voor het spoor wordt een soortgelijke aanpak gevolgd.... Door minder voor schermen en meer voor bronmaatregelen te kiezen , is naar verwachting een grotere kosteneffectiviteit te behalen van de maatregelen voor weg en spoor."

- Voorts kunnen de effecten op de bestaande lijn sterk verbeterd worden door modificatie van het remsysteem van het daarop rijdende lawaaiige materieel zoals MAT'64 waardoor de negatieve gevolgen van het intensievere goederenverkeer deels gemitigeerd kunnen worden.

Voor ondersteuning bij ontwikkeling en implementatie van de noodzakelijke technologie wordt verwezen naar de onderzoeksprogramma's van de European Rail Research Institute, het Stiller Trein Verkeer project en het sinds kort opgestarte *innovatieprogramma geluid* van V&W en VROM.

- De Commissie realiseert zich dat brongerichte maatregelen niet direct onder de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemers vallen. Echter de Commissie is van mening dat de initiatiefnemer wel een taak heeft zorg te dragen voor de mogelijkheid brongerichte maatregelen te nemen door criteria te stellen aan het gebruik van het spoornet. De Commissie beveelt daarom aan om stimuleringsactiviteiten dienaangaande op te zetten en een systeem van emissieplafonds operationeel te maken, waarbij de plafondwaarden anticiperen op toekomstig stil materieel. Hier toe kan een aanzet worden gegeven in het ontwerp-tracébesluit.

Veiligheid

De externe veiligheid is in de verschillende alternatieven goed beschreven. Binnen het huidige beleid²⁰ zijn alternatieven waarbij het aantal huizen binnen de 10^{-6} contour toeneemt niet toegestaan²¹. Dat heeft consequenties voor het realiteitsgehalte van verscheidene alternatieven voor de besluitvorming. Andere alternatieven dan a1, a1.n en a3 evenals de referentiesituatie (de situatie in 2020) zijn mogelijk in strijd met de vigerende regelgeving. In het MER is dat niet vermeld. (zie tabel op blz. 195 van hoofdrapport deel B). Ook maakt het MER niet duidelijk of het met de genoemde mitigerende maatregelen wel mogelijk is te voldoen aan de randvoorwaarden van het beleid.

- De Commissie acht de beschrijving van de gevolgen voor de externe veiligheid in het MER voldoende. Zij adviseert echter bij de standpuntbepaling van de Minister nadrukkelijk ook de consequenties van de regelgeving voor externe veiligheid te betrekken om het realiteitsgehalte van het voorkeursalternatief te kunnen onderbouwen.

²⁰ Nota Risico-normering vervoer gevaarlijke stoffen, Min Vrom & Min V&W, februari 1996

²¹ De grenswaarde voor Individueel Risico van 10^{-6} geldt voor nieuwe situaties. Dit kan zijn een nieuw tracé, maar ook een bestaand tracé waarop een significante verandering van de transportstroom plaatsvindt.