



Provinciaal Inpassingsplan RegioExpres

Toelichting bijlage 62

Advies van commissie MER (2024)

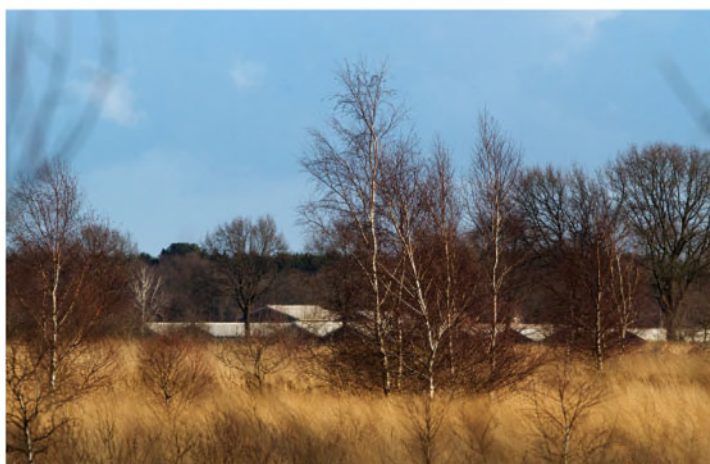


Commissie voor de
milieueffectrapportage

Inpassingsplan RegioExpres, provincie Gelderland

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

10 april 2024 / projectnummer: 3786



1 Advies over het MER in het kort

De provincie Gelderland wil samen met andere betrokken partijen¹ op de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk een extra sneltrein laten rijden. Deze trein, genaamd ‘de RegioExpres’ moet één keer per uur als sneltrein gaan rijden tussen Arnhem en Doetinchem. Tussen Doetinchem en Winterswijk rijdt de RegioExpres als stoptrein. Om de RegioExpres mogelijk te maken zijn meerdere aanpassingen aan het spoor nodig, waaronder dubbelspoor tussen de stations Didam en Doetinchem De Huet en nieuwe perrons op de stations Wehl en Doetinchem De Huet.

Om de RegioExpres mogelijk te maken stellen Gedeputeerde Staten van Gelderland een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op. Hiervoor is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Provinciale Staten van Gelderland, zij besluiten over het PIP, heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: ‘de Commissie’) gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid hiervan.

Wat staat in het MER?

In het MER staat dat de RegioExpres een sterk negatief effect heeft op de (beschermde) natuur door oppervlakteverlies en uitstoot van stikstof. Archeologische waarden zullen aangetast worden door graafwerkzaamheden. Ook zijn er volgens het MER negatieve effecten door trillingen en laagfrequent geluid, en op het landschap, cultureel erfgoed en ruimtegebruik. De geluidshinder voor de omgeving neemt af door het aanbrengen van raildempers op een groot deel van het spoor en door maatregelen aan de stalen spoorburg over de Oude IJssel. Door het weghalen van sterk verontreinigde grond is er een positief effect op de bodem.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER bevat veel en gedetailleerde informatie en is desondanks overzichtelijk en goed leesbaar. Ook bevat het rapport duidelijk kaartmateriaal. Het onderzoek naar geluid, trillingen en naar de effecten op de natuur is op de meeste punten (zie verder) grondig uitgevoerd. Ook maakt het MER de keuze duidelijk van de provincie en andere betrokken partijen van de voorkeurslocatie van de aanpassingen langs/op het traject. Zo is helder onderbouwd tot waar het spoor wordt verdubbeld. Het onderzoek naar geluids- en trillingshinder heeft duidelijk bijgedragen aan de locatiekeuze van kruisingen, wissels en lassen². De Commissie waardeert daarnaast het participatieproces dat is doorlopen.

Desondanks signaleert de Commissie bij de toetsing van het MER dat nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over de RegioExpres. Het gaat om de volgende punten:

- **Toelichting keuze voor dieseltreinen en doorkijk toekomstige elektrificatie:** De keuze voor het gebruik van dieseltreinen in plaats van een overgang naar elektrische is alleen

¹ Deze partijen zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, regio Achterhoek, ProRail, gemeenten Montferland en Doetinchem en vervoerders Arriva en Connexxion.

² Een las (elektrische scheidingslas) is een verbinding tussen aansluitende spoorstaven die deze spoorstaven elektrisch van elkaar isoleert. Hierdoor worden baanvlakken van het spoor van elkaar gescheiden. Dit is van belang voor het signaleren van een trein in een baanvlak. Voor meer informatie, zie de [website van Railpro](#).

onderbouwd vanuit financieel oogpunt en de doorlooptijd van de werkzaamheden. In hoeverre bij die afweging rekening is gehouden met de gevolgen voor de leefomgeving is niet beschreven. Er wordt wel rekening gehouden met elektrificatie van het spoor in de toekomst. Zo is daarvoor ruimte gereserveerd langs het spoor. De gevolgen van de uitstel van de elektrificatie zijn niet beschreven. Dit geldt voor de gevolgen voor de leefomgeving, maar ook voor de dan operationele RegioExpres. Ook is niet duidelijk wanneer elektrificatie dan wel gaat plaatsvinden en of er varianten op de dieseltrein mogelijk zijn tot die tijd.

- **Gevolgen voor beschermde natuur:** Negatieve effecten op de beschermde natuurgebieden de Veluwe en Rijntakken zijn niet uitgesloten in het MER. Daarmee is er nog geen alternatief beschreven dat uitvoerbaar is binnen de kaders van de natuurwetgeving.
- **Effectiviteit maatregelen geluids- en trillingshinder:** In het MER worden maatregelen besproken om geluids- en trillingshinder te verminderen. Deze maatregelen zijn niet altijd voldoende concreet beschreven (maatregelen bij brug Oude IJssel), de effectiviteit is niet altijd voldoende in beeld gebracht (trillingsschermen) en de keuze voor waar geen maatregelen komen is onvoldoende onderbouwd (trillingsschermen). Ook is onduidelijk hoe bestaande raildempers op het traject zijn meegenomen in de geluidsberekeningen.
- **Nog uit te voeren archeologisch onderzoek:** De effecten op de archeologische waarden zijn nog onzeker. Dit komt doordat nog niet al het aangekondigde archeologisch onderzoek is uitgevoerd.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het PIP voor de RegioExpres.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar beoordeling toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.



Figuur 1: Aanpassingen RegioExpres op traject Arnhem-Doetinchem (bron: MER).

Aanleiding MER

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincie Gelderland, de regio Achterhoek, ProRail, gemeenten (Montferland en Doetinchem) en vervoerders (Arriva en Connexxion) willen de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk verbeteren. Met de RegioExpres willen deze partijen een sneltrein toevoegen (één keer per uur) aan de huidige dienstregeling (vier stoptreinen per uur). Hierdoor neemt de reistijd tussen Arnhem en Doetinchem af, is er meer capaciteit en verbetert de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Met de RegioExpres willen de betrokken partijen inspelen op de verwachte toename van treinreizigers op deze spoorlijn.

Om de RegioExpres mogelijk te maken moet de bestaande spoorlijn worden aangepast. Het gaat om de volgende aanpassingen: verdubbeling van het spoor tussen Didam en Doetinchem De Huet, de aanleg van een tweede perron op de stations in Wehl en Doetinchem De Huet, aanpassing van elf overwegen en de aanleg van twee wissels.

De provincie Gelderland stelt een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) op om de RegioExpres en de benodigde aanpassingen aan de spoorlijn mogelijk te maken. Voor de wijziging van een spoorweg over lange afstand (categorie C2 van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage) moet een MER opgesteld worden. Voor het PIP is een projectMER verplicht vanwege de afstand van de verdubbeling van het spoor (in totaal ongeveer 9 kilometer). De noodzaak tot het opstellen van een Passende beoordeling leidt tot het verplicht opstellen van een planMER. Daarom is een gecombineerd plan- en projectMER opgesteld.

Wetgeving van toepassing op dit plan

Voor dit plan en het MER is nog de wetgeving van toepassing zoals die gold vóór 1 januari 2024 (zoals de Wet milieubeheer), en niet de huidige wetgeving (de Omgevingswet). Dit omdat het PIP ter inzage is gelegd voordat de Omgevingswet op 1 januari van kracht werd.

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 Provinciale Staten van Gelderland – besluit over het PIP over de RegioExpres.

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 [3786](#) op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar beoordeling toe. Aan deze beoordeling koppelt zij adviezen en aanbevelingen. Adviezen staan in een tekstkader. Het uitvoeren daarvan is essentieel voor het volwaardig meewegen van het belang van de leefomgeving bij het besluit over het Provinciaal Inpassingsplan (PIP). Aanbevelingen staan niet in een tekstkader. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren.

2.1 Handhaven dieseltrein en toekomstige elektrificatie

Toelichting keuze dieseltrein

In hoofdstuk 3 van het MER staan de keuzes beschreven richting het voorkeursalternatief. In de startfase zijn drie scenario's ontwikkeld voor de spoorverbetering Arnhem – Doetinchem – Winterswijk. Het gaat om:

- Scenario 1: verbeteren van de bestaande kwartierdienst;
- Scenario 2: RegioExpres (één keer per uur) en verbeteren van de kwartierdienst;
- Scenario 3: RegioExpres (twee keer per uur) en verbeteren van de kwartierdienst.

Voor elk van de drie scenario's is in ieder geval spoorverdubbeling nodig. In Scenario 3 zou naast spoorverdubbeling ook elektrificatie van het spoor noodzakelijk zijn, aldus het MER.

In het MER staat vervolgens dat besloten is om scenario 2 uit te werken (en daarmee niet scenario 3 met elektrificeren van de spoorlijn).³ Dit is gemotiveerd vanuit de relatief beperkte (financiële) investering waarmee scenario 2 tot een grote verbetering van de bereikbaarheid van de Achterhoek leidt.⁴ In een mondeling toelichting⁵ liet de provincie weten dat de afschrijving van de huidige (diesel)treinstellen ook meewoog in dit besluit evenals de langere duur van de werkzaamheden, waardoor scenario 3 niet past bij de projectdoelstellingen.

De Commissie heeft begrip voor de hiervoor genoemde financiële en planningstechnische redenen om voor scenario 2 te kiezen. De Commissie constateert wel dat in het MER een toelichting ontbreekt van de wijze waarop het milieubelang een rol heeft gespeeld bij het bepalen dat elektrificatie alleen noodzakelijk is bij scenario 3 (en dus niet bij scenario 2). Ook ontbreekt een toelichting van de wijze waarop het milieubelang een rol heeft gespeeld bij het besluit om alleen scenario 2 uit te werken.

Milieuvriendelijke varianten

In het MER is niet toegelicht waarom alleen voor scenario 3 elektrificatie als noodzakelijk wordt gezien. Door te kiezen voor scenario 2 is niet in beeld gebracht wat de (mogelijke) positieve en negatieve effecten zijn van elektrificatie van de spoorlijn. De Commissie verwacht dat, vanuit milieuoogpunt, er meerdere positieve effecten te verwachten zijn ten opzichte van het gebruik van dieselmotoren, waaronder voor geluid, duurzaamheid en uitstoot naar de lucht, met mogelijke negatieve effecten op het (cultuur-)landschap. De effectbeoordeling in het MER laat zien dat de optelsom van de hinder in de huidige situatie met de toevoeging van scenario 2 zeer hoog is. Dit geldt bijvoorbeeld voor laagfrequent geluid (zie paragraaf 2.3 van dit advies).

Daarnaast is in het MER niet gekeken naar milieuvriendelijkere varianten op de dieseltrein. Mogelijke voorbeelden daarvan zijn:

- elektrificatie op de middellange termijn waarbij een deel van het huidige materiaal eerder is afgeschreven. Dit wordt ook in de MKBA gesuggereerd;

³ Op 22 mei 2018 is dit door Gedeputeerde Staten van Gelderland vastgesteld en aangeboden aan Provinciale Staten van Gelderland. Laatstgenoemde reageerde daar 'unaniem positief' op, aldus het MER.

⁴ In de statenbrief van 22 mei 2018, zie [Statenbrief dubbelspoor Achterhoek](#), staat dat de investeringskosten van (de uitwerking van) scenario 3 naar verwachting meer dan €150 miljoen is. Onderdeel van deze investeringskosten is ook een spoorverdubbeling tussen Gaanderen en Terborg en het vergroten van de perroncapaciteit op station Zevenaar.

⁵ Op woensdag 6 maart bracht de Commissie een bezoek aan het plangebied van de RegioExpres. Daar kreeg zij een toelichting op het project en het MER van de provincie Gelderland, de gemeente Montferland, de gemeente Doetinchem, ProRail en diens adviseurs.

- de inzet van batterij-elektrische treinen;
- gedeeltelijke elektrificatie met hybride treinen (polyvalent), waarbij op de baanvlakken nabij woningen elektrisch wordt gereden en op de overige baanvlakken met (bio)diesel.

In het MER is wel gekeken naar de toepassing van zogeheten ‘hydrated vegetable oil’ (HVO) als brandstof voor de dieseltreinen. Deze toepassing kan als mitigerende (bron)maatregel dienen om een toename van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige natuur te beperken of voorkomen (zie paragraaf 2.2 van dit advies). In de mondelinge reactie liet de provincie weten dat over de daadwerkelijke toepassing van HVO nog geen nadere afweging is gemaakt. Het politiek/bestuurlijk besluit hierover moet nog worden genomen.

Elektrificatie in de toekomst

Gezien de duurzaamheidsambities van de provincie⁶ en de gekozen uitgangspunten in de MKBA⁷ acht de Commissie het mogelijk dat in de (nabije) toekomst alsnog elektrificatie van de spoorlijn Arnhem – Doetinchem – Winterswijk zal plaatsvinden als blijkt dat daarmee belangrijke milieuwinst te behalen is. In het MER is in het trajectontwerp ook al rekening gehouden met toekomstige elektrificatie. Dit om te voorkomen dat in het PIP besluiten worden genomen waardoor elektrificatie in de toekomst niet meer mogelijk is. Langs het nieuwe deel van de spoorlijn is na oplevering voldoende ruimte aanwezig voor de plaatsing van bovenleidingenportalen en stroomkabels. In het MER is de toekomstwaarde van het gebied negatief beoordeeld door de invloed van bovenleidingsportalen en stroomkabels op het landschap. Tot slot wordt in meerdere zienswijzen aandacht gevraagd voor elektrificatie van de spoorlijn.

Het MER gaat niet in op de (mogelijke) cumulatieve milieugevolgen van het later elektrificeren van de spoorlijn. Het gaat ook niet in op de manier waarop later elektrificeren de dan operationele RegioExpres zal beïnvloeden. Te denken valt aan opnieuw langdurige werkzaamheden waarbij de bereikbaarheid van de Achterhoek verminderd. Ook is niet toegelicht hoe en wanneer de afweging voor elektrificatie in de toekomst gaat plaatsvinden en op welke manier dat invloed kan hebben op de planning en uitvoering van de RegioExpres.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met:

- een toelichting vanuit milieuoogpunt op de reden waarom alleen in scenario 3 elektrificeren noodzakelijk is;
- een toelichting op de rol van het milieubelang bij de keuze voor dieselmotoren en voor geen elektrificatie van de spoorlijn;
- een uitwerking van mogelijke milieuvriendelijkere varianten op scenario 2, waaronder de hierboven beschreven voorbeelden. Geef aan hoe realistisch deze varianten zijn;
- een doorkijk naar wat het betekent als in de toekomst de spoorlijn alsnog wordt geëlektrificeerd. Ga hierbij in op de (cumulatieve) milieugevolgen die hierdoor optreden ten opzichte van het meteen elektrificeren van de spoorlijn. Ga ook in op de termijn waarop elektrificatie wordt verwacht.

⁶ In de statenbrief van 22 mei 2018 staat dat Provinciale Staten van Gelderland scenario 3 ziet als het eindbeeld voor de spoorlijn en dat dit vanuit diens ambitie voor duurzaamheid zeer gewenst is.

⁷ MKBA staat voor maatschappelijke kosten-batenanalyse. Hierin worden de brede welvaartseffecten (kosten en baten voor de maatschappij) in beeld gebracht. Elektrificatie was één van de uitgangspunten van de MKBA.

2.2 Gevolgen voor beschermde natuurgebieden

In het MER staat dat de RegioExpres in de aanleg- én gebruiksfase zal leiden tot een toename van stikstofdepositie op twee Natura 2000-gebieden, namelijk de Veluwe en Rijntakken. Die toename vindt ook plaats op habitattypen en leefgebieden van soorten die nu al (naderend) overbelast zijn door stikstofdepositie. Het halen van de instandhoudingsdoelen voor deze habitattypen en leefgebieden kan daarmee (verder) buiten bereik komen. Terecht zijn daarom de mogelijkheden verkend om stikstofemissies te reduceren.

Inzet van HVO in plaats van diesel zou tot een reductie leiden waardoor toename van stikstofdepositie op de Veluwe wordt voorkomen en die op de Rijntakken wordt beperkt. Het MER maakt niet duidelijk of HVO daadwerkelijk zal worden ingezet. Als dat niet het geval is, dan zal externe saldering⁸ worden toegepast om per saldo een toename van stikstofdepositie op de Natura 2000-gebieden te voorkomen, zo heeft de provincie Gelderland in de mondelinge toelichting laten weten. Deze aanpak is echter niet in het MER beschreven.

De Commissie stelt vast dat in het MER nog niet is verzekerd dat significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten. Er vindt immers een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden plaats, maar de onderzochte maatregelen kunnen die toename niet volledig voorkomen. Er is daarmee nog geen alternatief onderzocht dat uitvoerbaar is binnen wet- en regelgeving.

Het is nodig om het MER op dit punt aan te vullen voordat een besluit wordt genomen over het PIP. Als realistische bronmaatregelen waaronder inzet van HVO ontoereikend zijn om (mogelijke) significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden te voorkomen, dan kunnen de mogelijkheden voor externe saldering worden onderzocht. De Commissie wijst er wel op dat uit jurisprudentie volgt dat deze maatregel alleen voor dit project ingezet mag worden als die maatregel niet al nodig is voor het behoud of de verbetering van Natura 2000-gebieden.

Omdat significant negatieve gevolgen op Natura 2000-gebieden niet uitgesloten kunnen worden, moet er volgens de natuurwetgeving ook een Passende beoordeling worden opgesteld. Neem de Passende beoordeling op in de aanvulling, zodat alle milieu-informatie bij elkaar staat en tegelijkertijd wordt onderbouwd dat het project uitvoerbaar is binnen de kaders van de natuurwetgeving. In de mondelinge toelichting gaf de provincie Gelderland al aan dat zij wel van plan is om een Passende beoordeling op te stellen.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met een uitvoerbaar alternatief binnen de kaders van de natuurwetgeving. Ga daarbij naast bronbeperkende maatregelen om stikstofuitstoot zoveel mogelijk te voorkomen, eventueel ook in op externe saldering.

⁸ Extern salderen is de (gedeeltelijke) uitkoop van bestaande stikstof-uitstotende bedrijven.

2.3 Geluid, laagfrequent geluid en trillingen

Geluid

Tijdens het locatiebezoek zag de Commissie dat momenteel al raildempers zijn aangebracht langs het spoor, zoals bij de oude Beekseweg in Didam (zie figuur 2). Het is onduidelijk of deze bestaande raildempers zijn meegenomen in de referentiesituatie van de geluidsberekeningen. Mocht deze bestaande raildempers niet zijn meegenomen, dan kan de effectiviteit van deze mitigerende maatregel lager uitvallen.



Figuur 2: Bestaande raildempers bij de Oude Beekseweg in Didam. De raildempers zijn de zwarte/donkere blokjes in het lijf van de beide spoorstaven welke exact tussen/boven de betonnen dwarsliggers zijn aangebracht (foto van: de Commissie).

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met meer informatie over de bestaande raildempers en de manier waarop deze raildempers zijn meegenomen in de geluidsberekeningen. Onderbouw de effectiviteit van de mitigerende maatregelen op de plaatsen waar nu al raildempers zijn aangebracht.

In het MER staat dat een mitigerende geluidsmaatregel wordt toegepast voor de stalen spoorbrug over de Oude IJssel in Doetinchem. Hierbij gaat het om een 5dB brugmaatregel, waarbij de gemeten geluidsafstraling (van circa 13 dB) met 5dB wordt verlaagd. Deze 5dB brugmaatregel wordt verder niet toegelicht. Daarmee is de effectiviteit van deze maatregel niet te controleren. Daarnaast staat in het deelrapport voor geluid genaamd 'Doorgaand spoor' een 3 en 5 dB brugmaatregel voor deze brug. Op de 3dB brugmaatregel wordt vervolgens niet meer ingegaan.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met een nadere toelichting van de beoogde brugmaatregelen. Ga daarbij in op de effectiviteit van deze maatregelen.

In het MER wordt het plaatsen van geluidsschermen niet als voorgenomen mitigerende maatregel beschouwd. Er zijn ook geen berekeningen gemaakt met geluidsschermen. In plaats daarvan wordt ingezet op geluiddempers op het spoor. De Commissie kan zich vinden in de toepassing van deze mitigerende maatregel. Wel plaatst zij een kanttekening bij de in het MER gemaakte opmerking dat geluidsschermen nu op 5 meter van het spoor worden geplaatst. De rekenvoorschriften gaan namelijk uit van een standaard afstand van 4,5 en 4,75 meter van het spoor. Een grotere afstand van het spoor maakt de geluidsschermen minder

effectief. De Commissie beveelt aan om hiermee rekening te houden als de plaatsing van geluidsschermen in de toekomst in beeld komt.

Trillingen

Voor het aspect trillingen is een uitgebreide en grondige meetcampagne uitgevoerd. Om de trillingshinder (deels) te mitigeren, is vanuit de trillingsberekeningen geconcludeerd dat er een 520 meter lang trillingsschermbord nodig is nabij Didam. Dit scherm wordt tot op een diepte van 2 meter onder het maaiveld aangebracht. In het MER wordt de geprognoseerde effectiviteit van dit scherm niet per frequentieband beschreven in relatie tot de benodigde reductie. Daarmee is de effectiviteit van het scherm niet voldoende te controleren.

Daarnaast is de beoordeling van de clusters waar geen trillingsschermbord aangebracht onvoldoende onderbouwd. De argumenten met betrekking tot economische haalbaarheid en effectiviteit worden alleen genoemd. Deze argumenten zijn niet onderbouwd. De Commissie signaleert dat laagfrequent contactgeluid als gevolg van trillingen niet meegenomen is in de berekeningen. Een tweede aandachtspunt is dat in sommige clusters ook woningen in de tweedelijsbebouwing aanwezig zijn waar de bewoners mogelijk hinder ondervinden van trillingen. Ook deze bewoners zullen een positief effect ondervinden van het scherm. Gezien de zienswijzen acht de Commissie het goed om hier meer aandacht aan te besteden en te onderbouwen waarom bij andere clusters geen trillingsschermen worden aangebracht.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met een beschrijving van de effectiviteit van het trillingsschermbord per frequentieband. Betrek laagfrequent contactgeluid als gevolg van trillingen in de berekeningen. Ga daarbij in op de additionele effecten in de tweedelijsbebouwing.

Voor de berekeningen van de trillingen door de bodem zijn geen berekeningen gemaakt voor de laagfrequent contactgeluidafstraling in de woning. Gezien de bodemsamenstelling met veel zand signaleert de Commissie dat dit aspect van belang kan zijn. De Commissie beveelt aan daarmee rekening te houden in de verdere uitwerking van mitigerende maatregelen.

Laagfrequent geluid

In het deelrapport 'geluid: laagfrequent geluid' is de productie van laagfrequent geluid van de gebruikte dieselmotor onderzocht. Het gaat daarin vooral over de productie tijdens het halteren (het stoppen van een trein op een station). Dit is gedaan voor de locatie(s) waar het spoor dicht bij woningen zal liggen. Uit het onderzoek blijkt dat er een beperkte toename zal zijn van 1 dB. De Commissie constateert dat de effecten voor laagfrequent geluid daarmee voldoende in beeld zijn gebracht.

Wel merkt de Commissie op dat uit het onderzoek blijkt dat er in de huidige situatie al sprake is van aanzienlijke geluidshinder door de dieselmotoren. De beoordelingscurve voor waarneming (de NSG-curve) en de beoordelingscurve voor hinder (de Verdammen-curve) worden met respectievelijk circa 20 dB tot 10 dB overschreden in de referentiesituatie.⁹ Door de RegioExpres zal de geluidshinder nog iets toenemen bij meerdere woningen langs de gehele spoorlijn. De Commissie verwacht dat de hinder door laagfrequent geluid nog wat

⁹ De [Richtlijn laagfrequent geluid](#) van de Nederlandse Stichting Geluidshinder (NSG) en de Verdammen-curve worden gebruikt om de effecten van laagfrequent geluid te beoordelen. Zo wordt met de Verdammen-curve gekeken of meer dan 3 tot 10 procent van de bevolking hinder ondervindt door de gevolgen van laagfrequent geluid.

hoger gekwalificeerd zal worden indien ook het geluid door interferentie-effecten bij meerdere gekoppelde treinen wordt beschouwd. De drie dieselmotoren van de RegioExpres produceren samen bijvoorbeeld meer laagfrequent geluid dan de optelsom van drie losse dieselmotoren. Ook kan er meer hinder zijn indien ook het geluid van een accelererende trein beschouwd wordt. De hinder zal daarentegen lager gekwalificeerd worden als ook een tijdsduurcorrectie voor het aanwezig zijn van de geluidsbron bij de betreffende gehinderde beschouwd wordt. De Commissie beveelt aan om in de toekomst mitigerende maatregelen te onderzoeken voor de geluidshinder door laagfrequent geluid van de dieselmotoren, bijvoorbeeld door het tijdelijk uitschakelen van de motoren tijdens het halteren.

2.4 Archeologische waarden

In het MER staat dat op meerdere plekken een hoge archeologische verwachtingswaarde is. Dit is mede op basis van verricht booronderzoek geconcludeerd. In het MER staat vervolgens dat nader onderzoek wordt uitgevoerd, namelijk:

- proefsleuvenonderzoek op de locaties waar graafwerkzaamheden zullen plaatsvinden¹⁰;
- (boor)onderzoek op de twee plaatsen op het grondgebied van landgoed Stillwald (Wehl) in het kader van (mogelijke) compensatie voor de aantasting van het Gelders Natuurnetwerk (GNN)¹¹. Dit is nodig omdat op basis van (boor)onderzoek in de omgeving wordt ingeschat dat mogelijk archeologische resten aanwezig zijn in de bouwvoor¹².

Het beoordeelde effect op archeologie is sterk negatief. De nog uit te voeren onderzoeken kunnen deze score nog beïnvloeden.

De Commissie kan zich vinden in de beoogde aanpak, maar constateert wel dat het daadwerkelijke effect op archeologie onzeker is omdat nog niet alle onderzoeken zijn uitgevoerd. Doordat het proefsleuvenonderzoek nog niet heeft plaatsgevonden, is nog niet zeker of bepaalde aanpassingen voor de RegioExpres op de voorgestelde locatie kunnen plaatsvinden vanuit het principe 'behoud in situ'¹³. De Commissie denkt daarbij niet zozeer aan de verdubbeling van het spoor, maar wel aan aanpassingen aan de openbare ruimte en aan overwegen. Ook voor het nog niet uitgevoerde (boor)onderzoek geldt dat de uitkomsten bepalend (kunnen) zijn voor de uitvoerbaarheid van de GNN-compensatie op de beoogde locaties op landgoed Stillwald.

¹⁰ Proefsleuvenonderzoek is een methode van archeologisch veldonderzoek om vindplaatsen op te sporen en gegevens te verzamelen voor het toetsen en aanvullen van verwachte archeologische vindplaatsen. Voor meer informatie, zie de [website van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed](#). Het gaat hier om het traject van de spoorverdubbeling tussen Didam en Doetinchem De Huet, het tweede (extra) perron op stations Wehl en Doetinchem De Huet, de aanpassingen aan de elf overwegen in de gemeenten Montferland en Doetinchem, rondom station Doetinchem De Huet waar aanpassingen worden gedaan aan de openbare ruimte, en de locatie van de bouw van een relaishuis en keurvoorziening ter hoogte van de Europaweg in Doetinchem.

¹¹ De spoorverdubbeling zal leiden tot onder andere oppervlakteverlies van het GNN. Een deel van dit oppervlakte bestaat uit bos. Om dit verlies te compenseren zijn meerdere (beoogde) gebieden aangewezen voor natuurcompensatie. Ook is een Landschapsplan opgesteld. Daarin zijn zeven locaties aangewezen in het plangebied waar landschappelijke maatregelen worden genomen. In het MER staat dat hierbij aansluiting is gezocht bij compensatie van te kappen bomen als gevolg van de natuurwetgeving. Twee van de beoogde plekken voor deze (bomen)compensatie is op het grondgebied van landgoed Stillwald in Wehl.

¹² Bouwvoor is de bovenste laag grond waarin de meeste wortelvorming plaatsvindt.

¹³ Conform de uitgangspunten van de Erfgoedwet (sinds 1 januari opgegaan in de Omgevingswet) heeft bewaren in situ de voorkeur boven opgraven.

De Commissie adviseert om het MER, voorafgaand aan het besluit over het PIP, aan te vullen met de resultaten van het aangekondigde proefsleuvenonderzoek en (boor)onderzoek. Beschrijf ook de procedure die wordt gevolgd als daadwerkelijk archeologische resten worden gevonden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. 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:

dr. Jan-Anne Annema

dr. ir. Nicholas Clarke

Hans J.A. van Leeuwen BSc

prof. dr. ir. Hans Mommaas (voorzitter)

dr. Patrick Patiwaal (secretaris)

ing. Rob Vogel

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Provinciaal Inpassingsplan.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Dit provinciaal inpassingsplan valt onder de regelgeving van voor de inwerkingtreding van de Omgevingswet (1 januari 2024). Voor deze procedure volgt daarom nog uit [onderdelen C en D van de bijlage bij het voormalige Besluit milieueffectrapportage](#) dat een MER vereist is. Het gaat voor dit plan in ieder geval om de activiteit "wijziging van een spoorlijn over lange afstand" (categorie C2). Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

Provinciale Staten van Gelderland.

Initiatiefnemer besluit

Gedeputeerde Staten van Gelderland.

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

De Commissie heeft alle zienswijzen en adviezen gelezen die het bevoegd gezag heeft toegestuurd. Ze heeft ze in haar advies verwerkt, voor zover relevant voor het MER.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3786](#) 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

