



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Bestemmingsplan Hoekse Lijn

Advies over reikwijdte en detailniveau
van het milieueffectrapport

20 augustus 2014 / rapportnummer 2963-14



1. Hoofdpunten van het MER

De Stadsregio Rotterdam en de gemeenten Schiedam, Vlaardingen, Maasluis en Rotterdam willen de bestaande spoorlijn tussen Schiedam en Hoek van Holland ombouwen tot een metrolijn. De nieuwe metrolijn zal bij Hoek van Holland over een lengte van ongeveer 1,4 kilometer worden verlengd tot aan het strand. Naast personenvervoer moet ook goederenvervoer op een deel van de omgebouwde lijn blijven plaatsvinden. Om de ombouw en verlenging van de lijn en aanpassing van de stations mogelijk te maken moeten bestemmingsplannen worden opgesteld of aangepast. Tevens zullen gemeenten omgevingsvergunningen moeten verlenen.

Initiatiefnemers in de m.e.r.-procedure zijn de colleges van burgemeester en wethouders van de vier betrokken gemeenten. Afhankelijk van de te nemen besluiten in elk van de vier gemeenten zijn de colleges of raden bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure.

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

- onderscheid tussen de effecten van de ombouw van de lijn tussen Schiedam en Hoek van Holland en de verlenging naar het strand van Hoek van Holland;
- onderbouwing van nut en noodzaak van de verlenging van de lijn, waarbij wordt ingegaan op de vervoerwaarde van de verlenging van de lijn;
- een Passende beoordeling waarin gevolgen van de verlenging voor het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen zijn beschreven;
- de effecten van de ombouw en verlenging tijdens de aanleg en gebruiksfase op de leefomgeving.

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

In de volgende hoofdstukken beschrijft de Commissie in meer detail welke informatie het MER moet bevatten. De Commissie bouwt in haar advies voort op de conceptnotitie Reikwijdte en detailniveau MER Hoekse lijn van 27 juni 2014 (notitie R&D) en de Voortoets Natuurbeschermingswet 1998 Hoekse lijn 16 juni 2014. Dat wil zeggen dat ze in dit advies niet ingaat op de punten die naar haar mening in deze notities voldoende aan de orde komen.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Advisering' of door in het zoekveld het projectnummer 2963 in te vullen.

2. Achtergrond en besluitvorming

2.1 Achtergrond en nut en noodzaak

De notitie R&D geeft aan dat voor de verlenging en de ombouw één m.e.r.-procedure wordt doorlopen. De besluitvorming over de verlenging en de ombouw vindt wel in verschillende besluitvormingsprocedures plaats. In de fasering van het project zal eerst de ombouw en daarna de verlenging worden uitgevoerd.

Ter onderbouwing van het project heeft de Commissie het ‘Onderzoek reizigersstromen Hoekse Lijn’² ontvangen. Op basis van dit onderzoek concludeert de Commissie dat de onderbouwing van de ombouw is gebaseerd op realistische aannames. Nut en noodzaak van de verlenging van Hoek van Holland naar het strand wordt echter niet onderbouwd in dit rapport. De Commissie adviseert in het MER nadrukkelijk aandacht te besteden aan het nut en de noodzaak van de verlenging van de lijn van Hoek van Holland naar het strand. Geef aan wat de additionele vervoerwaarde van de verlenging is, bovenop de vervoerwaarde van de omgebouwde lijn.

2.2 Beleidskader

Geef in het MER aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor ombouw van de spoorlijn tot metrolijn en voor de verlenging ervan. Onderbouw of het voornemen kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen. Ga daarbij aanvullend op de Notitie R&D in ieder geval in op:

- de gemeentelijke beleidskaders, zoals bestemmingsplannen, structuurvisies en verkeers- en vervoersplannen. Geef aan welke (autonome) ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen van belang zijn voor de aanpassing en verlenging van de lijn. Dit is van belang voor de cumulatieve effecten en ontwikkelingen die de vervoers-/reizigersstromen kunnen beïnvloeden;
- beleidskader trillingen (SBR-richtlijn);
- de beleidskaders voor de veiligheid van spoorwegovergangen. De frequentie van het aantal metro's zal toenemen en nieuwe kruisingen worden toegevoegd, of bestaande worden aangepast. Dit kan van invloed zijn op de veiligheid.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Algemeen

De notitie R&D geeft al een goed inzicht in de maatregelen die moeten worden genomen voor de ombouw van de spoorlijn naar metrolijn en de aanpassing van de stations en de ruimte direct daaromheen. Ga in het MER in op de belangrijke keuzes die moeten worden gemaakt in de ombouw en de verlenging (voorgenomen activiteit). Geef aan waar en hoe de aanpassingen van sporen, infrastructuur, stations en ruimte rondom de stations plaatsvindt. Werk deze

² Goudappel Coffeng, in opdracht van Projectbureau Hoekse Lijn. 24 oktober 2013.

keuzemogelijkheden in het MER uit zodat de milieueffecten onderscheidend in beeld kunnen worden gebracht en kunnen worden meegenomen in de besluitvorming.

3.2 Alternatieven en varianten

Naast de voorgenomen activiteit worden in het MER de volgende alternatieven en varianten onderzocht:

- een alternatief waarin wel de ombouw maar (nog) niet de verlenging is gerealiseerd;
- twee inpassingsvarianten voor de verlenging;
- twee stationsvarianten voor de locatie van het nieuwe station Hoek van Holland strand 2.

De Commissie merkt op dat de mogelijke alternatieven en varianten in de notitie R&D al goed in beeld zijn gebracht en adviseert deze in het MER verder uit te werken.

3.2.1 Wel ombouw, maar (nog) geen verlenging

De Commissie adviseert het alternatief ombouw zonder verlenging volwaardig uit te werken in het MER. De Commissie adviseert om het deel verlenging ook expliciet als zelfstandig onderdeel uit te werken, omdat juist hier belangrijke effecten op milieu en natuur mogelijk zijn. Ga daarbij apart in op het nut en de noodzaak, de ontwerpeisen en de effecten van de verlenging van de metrolijn.

3.2.2 Inpassingvarianten voor de verlenging

De notitie R&D beschrijft een aantal tracé-alternatieven die in een eerdere fase zijn verkend (figuur 4.1 pagina 22). Geconcludeerd wordt dat de tracés B en C dóór de bebouwde kom van Hoek van Holland gaan, daardoor slecht ruimtelijk inpasbaar zijn en grote nadelen hebben voor de bereikbaarheid. Initiatiefnemers hebben aangegeven deze alternatieven daarom in het MER niet verder te onderzoeken.

De Commissie adviseert de bezwaren tegen de tracés B en C in het MER nader toe te lichten en dit af te zetten tegen de voor- en nadelen van de tracés A I en A II. Ga daarbij ook in op de vraag in hoeverre de ontwerpuitgangspunten van de metrolijn (zoals beperken overwegen, boogstralen, afschermdende hekken en geluidschermen) doorslaggevend zijn geweest in de keuze voor het A (I en II) tracé. Geef aan of de ontwerpuitgangspunten voor de verlenging kunnen worden aangepast zodat betere inpassing in de bebouwde kom mogelijk is.³

3.2.3 Twee stationsvarianten Hoek van Holland strand 2

De Commissie adviseert voor de stationsvarianten te onderzoeken hoe flankerend beleid, zoals parkeerbeleid en parkeertarieven, van invloed kan zijn op de exploitatie van de lijn en het nieuwe station Hoek van Holland strand 2.

³ Denk daarbij bijvoorbeeld ook aan een lagere rijsnelheid.

3.3 Referentie

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en 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 ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van nieuwe activiteiten waarover reeds is besloten.

De Commissie adviseert de effecten van de nieuwe aan te leggen H6-weg, waarover nog geen besluit is genomen, in een gevoeligheidsanalyse mee te nemen in de studie. Geef daarbij op kaart aan waar deze weg (mogelijk) komt te liggen en geef duidelijk aan welke uitgangspunten bij deze gevoeligheidsanalyse zijn gebruikt.

4. Bestaande milieusituatie en milieugevolgen

4.1 Algemeen

Onderbouw de keuzes van (reken)modellen en van gegevens waarmee de gevolgen van het ombouw en de verlenging worden bepaald. Daarbij denkt de Commissie aan modellen voor de bepaling van:

- reizigersaantallen;
- verkeersbewegingen (als gevolg van de verkeer aantrekkende werking van stations en door mogelijk wijziging van verkeersroutes);
- het aantal gehinderden van geluid en trillingen;
- effecten op natuur (o.a. stikstofdepositie).

Ga ook in op de onzekerheden in deze rekenmodellen. Onderscheid daarbij onzekerheden in de kwaliteit van de gegevens en in de gehanteerde rekenregels/-modellen zelf. Geef aan wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Geef ook aan of met bandbreedtes wordt gewerkt.

In aanvulling op de omschreven aanpak van de onderzoeken die in hoofdstuk 5 van de notitie R&D zijn opgenomen en die wettelijk gezien bij de besluitvorming moeten worden uitgevoerd, adviseert de Commissie het volgende.

4.2 Ombouw en verlenging

Maak in de beschrijving van de effecten een duidelijk onderscheid tussen de effecten van de ombouw en die van de verlenging. De Commissie adviseert om ook de effectbeschrijving in het MER zoveel mogelijk aan te sluiten op het detailniveau dat nodig is voor de keuzes en de besluitvorming van deze twee onderdelen. De ombouw vindt grotendeels plaats op het bestaande spoorwegtracé en ter plaatse van bestaande stations. Daarbij kan worden gebruikgemaakt van bestaande voorzieningen en ruimte, inclusief de milieugebruiksruimte en beleidskaders.

De verlenging loopt over een compleet nieuwe tracé en hiervoor zullen nieuwe bestemmingsplannen moeten worden opgesteld en infrastructurele maatregelen moeten worden ingepast. Tevens zullen voorzieningen als stations, schermen, bovenleidingen en hekken moeten worden ingepast.

4.3 Aanleg en gebruiksfase

Onderscheid in het MER de aanleg en gebruiksfase van de ombouw en verlenging en ga expliciet in op de effecten van de aanleg. Besteed daarbij aandacht aan:

- de effecten van bouwwerkzaamheden en de periode en de tijdstippen waarop de werkzaamheden zullen plaatsvinden;
- omleidingsroutes als gevolg van bouwwerkzaamheden;
- de alternatieve wijzen van vervoer van personen en goederen die worden geboden tijdens de ombouw van de lijn en in de periode van 5 maanden waarin de lijn naar verwachting niet in gebruik is;
- de organisatie, de afstemming en de samenwerking op het spoor tussen de verschillende verantwoordelijke partijen (RET en ProRail). Dit is vooral van belang voor de veiligheid.

4.4 Natuur

4.4.1 Gevolgen voor Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen.

Voor de verlenging wordt gewerkt met twee inrichtingsvarianten waarbij er één door en één vlak langs het Natura 2000-gebied Solleveld & Kapittelduinen loopt. De initiatiefnemers hebben een Voortoets in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 laten uitvoeren waaruit blijkt dat in het gebied waar effecten kunnen optreden, beschermde natuurwaarden voorkomen (vijf habitattypen en leefgebied van de Nauwe korfslak). Omdat significante gevolgen niet op voorhand uitgesloten zijn, wordt een Passende beoordeling opgesteld, waarin oppervlakteverlies, mechanische effecten (door betreding), verstoring en verzuring/vermesting door stikstofdepositie nader worden beschouwd.

De Commissie concludeert dat deze Voortoets goed is uitgevoerd en adviseert de Passende beoordeling op te nemen in het MER en de gesignaleerde aandachtspunten verder uit te werken. Zorg daarbij voor een duidelijke scheiding van de effecten die in de aanlegfase en in de gebruiksfase kunnen optreden. Als voor inpassingsvariant II wordt gekozen, zullen de gevolgen voor de ecologische kwaliteit van de habitattypen (structuur & functie) en het leefgebied van de Nauwe korfslak⁴ belangrijke aandachtspunten zijn. Ga daarom nadrukkelijk in op de (eventuele) onzekerheden in de effectbeoordeling.

Indien significante gevolgen voor het Natura 2000-gebied in het licht van de instandhoudingsdoelstellingen — ook na mitigerende maatregelen⁵ — niet zijn uit te sluiten, kan de vraag aan de orde komen of de ADC-stappen uit de Natuurbeschermingswet 1998 moeten

⁴ Gelet op de complexe ecologische eisen die de soort stelt aan het leefgebied. Ook microreliëf en microklimaat zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.

⁵ Aan mitigatie zijn vanuit de Habitatrichtlijn voorwaarden verbonden. In dit verband wijst de Commissie op het Arrest van het Hof van justitie (13 mei 2014 inzake de verbreding van de A2 (C-521/12)).

worden doorlopen.⁶ De Commissie adviseert om de informatie die ten grondslag ligt aan deze stappen in het MER uit te werken.

4.4.2 Overige natuur

De notitie R&D stelt dat wordt ingegaan op de gevolgen voor de wezenlijke kenmerken en waarden van de Ecologische Hoofdstructuur (waaronder weidevogelgebieden) en op beschermde soorten. Ga bij de beschermde soorten ook in op de gevolgen voor de (lokale) gunstige staat van instandhouding. Ga ook in op de eventuele gevolgen voor de wezenlijke kenmerken van de Beschermde natuurmonumenten in het studiegebied.

4.5 Verkeer

De ombouw en de verlenging leiden naast wijzigingen van reizigers-aantallen en -stromen in het openbaar vervoer ook tot wijzigingen van het autoverkeer en het langzame verkeer (m.n. fiets). Dit wordt veroorzaakt door de verkeer aantrekkende werking en het vervangingseffect van de metrolijn, maar ook door aanpassing van bijvoorbeeld kruisingen waardoor routekeuzes veranderen.

De verkeersgegevens vormen de basis voor de berekening van milieueffecten. Geef aan op basis van welke aannames en rekenmodellen deze gegevens worden gebaseerd. Ga daarbij specifiek in op de aannames die in de verkeersmodellen zijn gedaan voor het openbaar vervoer en geef aan wat de betrouwbaarheid daarvan is.

Om de effecten goed in beeld te kunnen brengen, is het ook van belang inzicht te bieden in:

- de eind- en aanvangstijden van de dienstregelingen van personen- en goederenvervoer op de lijn: geef aan hoe deze op doordeweekse dagen en weekenddagen zijn ingevuld. Geef ook aan of op termijn wijzigingen in de tijden mogelijk zijn.
- de frequentie van het gebruik van de lijn: geef aan of de frequentie in de toekomst hoger zal worden op delen van het de lijn.
- het materieel en de voorzieningen: wat zijn de ervaringen elders met het beoogde materieel (snelheden, geluid, trillingen, etc.)? En in hoeverre zou de ontwikkeling van P+R-voorzieningen tot extra vervoerwaarde kunnen leiden? Werk deze maatregelen uit en ga in op de vervoerwaarde-effecten.

4.6 Woon en leefmilieu

De ombouw en de verlenging van de Hoekse Lijn kan zowel tot verbetering van het leefmilieu leiden als tot verslechtering ervan. Dit wordt veroorzaakt door veranderingen in frequenties, snelheden, materieel, verplaatsing van stations, aanpassing van infrastructuur, verleggingen van rails en aanleg van nieuwe rails. Maar veranderingen kunnen ook optreden door verandering van verkeersstromen als gevolg van nieuwe routes door infrastructurele aanpassingen, barrièrewerking en wijziging van voor- en natransport.

⁶ Dwingende redenen van groot openbaar belang en compensatie bij ontstentenis van alternatieven

De Commissie adviseert deze veranderingen zoveel mogelijk kwantitatief te beschrijven, ook onder de grenswaarden. Geef op kaart aan waar verbetering of verslechtering van het woon- en leefmilieu optreden. Doe dit, indien mogelijk, met kaarten met verschilcontouren of knelpunten.

Aanvullend op de notitie R&D geeft de Commissie hieronder voor de aspecten die van invloed zijn op het woon- en leefmilieu een aantal adviezen.

4.6.1 Geluid

Maak voor het berekenen van de optredende geluidbelasting gebruik van wat is opgenomen in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012. Breng in het MER de effecten van de alternatieven en varianten op de geluidbelasting in beeld.

De Hoekse Lijn is voorsnog opgenomen als hoofdspoorweg in het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen. Toets de berekende geluidniveaus aan de vigerende geluidproductieplafonds (GPPs). Als er sprake is van een overschrijding, geef dan aan welke maatregelen deze overschrijding kunnen tenietdoen.

Op termijn zal de Hoekse Lijn niet meer als hoofdspoorweg worden aangemerkt. Ga in het MER in op de eventuele consequenties voor de beoordeling van de geluidbelasting indien de spoorlijn wordt aangemerkt als lokaal spoor.

Ga in het MER in op de optredende geluidbelasting tijdens de aanleg en op de mogelijke maatregelen om deze geluidbelasting te mitigeren.

4.6.2 Trillingen

Maak voor het berekenen en toetsen van trillingen en trillinghinder gebruik van de richtlijnen van de Stichting Bouwresearch (SBR). De SBR heeft richtlijnen opgesteld voor het bepalen van mogelijke trillinghinder (SBR deel A) en voor het bepalen van de mogelijkheid dat schade aan gebouwen optreedt als gevolg van trillingen (SBR deel B). Breng voor zowel de aanlegfase als de gebruiksfase (alternatieven en varianten) de trillingen in kaart conform de SBR-richtlijnen. Ook de beoordeling (of al dan niet maatregelen nodig zijn) dient plaats te vinden volgens de SBR-richtlijnen.

Bij het in beeld brengen van trillinghinder gaat het om zowel trillingen die schade aan gebouwen kunnen veroorzaken als om trillingen die hinderlijk zijn. Mogelijke schade is vooral relevant in de aanlegfase, hinder in de gebruiksfase.

De onzekerheden in de bepaling van trillingsniveaus bij het gebruik van rekenmodellen zijn groot. Daarom adviseert de Commissie specifiek hierop in te gaan en tevens aan te geven hoe daarmee wordt omgegaan. Geef in dat kader aan op welke wijze de rekenmodellen zijn gevalideerd. Maak voor de prognose, indien mogelijk, gebruik van gegevens verkregen in vergelijkbare praktijksituaties.

De Commissie adviseert een monitoringsprogramma op te stellen, zowel voor de aanlegfase als voor de gebruiksfase. Geef aan of hier ook 'maatregelen achter de hand' beschikbaar zijn, voor het geval richtwaarden zouden worden overschreden.

4.6.3 (Externe) veiligheid

Over het traject vindt geen transport van gevaarlijke stoffen plaats. De Hoekse Lijn kruist na verlenging op twee locaties een leiding voor transport van gevaarlijke stoffen en een hoge druk gasleiding. Besteed in het MER aandacht aan het risico en de verandering daarvan in de omgeving van de transportleidingen als gevolg van de ombouw en de verlenging.

De intensiteiten van het metroverkeer gaan omhoog ten opzichte van het treinverkeer, daarnaast zullen spooroverwegen worden aangepast en worden nieuwe overwegen aangelegd. Ga in op de effecten voor de spoorwegveiligheid en geef aan of het voornemen past binnen het beleidskader spoorwegovergangen.

4.6.4 Luchtkwaliteit

Berekeningen van de luchtkwaliteit zijn vooral van belang als de verkeersbewegingen van het wegverkeer aanzienlijk wijzigen. Dit geldt tijdens zowel de gebruiksfase als de aanlegfase. Tijdens het buiten gebruik stellen van het spoor in de aanlegfase is de inzet van vervangend vervoer relevant. Daarnaast is de inzet van met diesel aangedreven locomotieven voor het goederenvervoer van belang voor de luchtkwaliteit.

Breng in het MER, waar relevant, de effecten in beeld van de alternatieven en varianten op de concentraties van fijn stof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en NO₂ in de lucht, ook onder de grenswaarden. Maak daarbij gebruik van berekeningen die voldoen aan de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007. Presenteer de resultaten van de berekeningen met verschilcontourenkaarten en geef per contour de hoeveelheid en ligging aan van woningen en andere gevoelige objecten en groepen.⁷

Toets de uitkomsten aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit (hoofdstuk 5 Wet milieubeheer).

4.7 Ruimtelijke kwaliteit

4.7.1 Inrichting en ruimtegebruik

De ingreep veroorzaakt verandering van:

- de barrièrewerking;
- het ruimtegebruik;
- de inrichting van de openbare ruimte en stationsomgeving.

⁷ Gebruik hiervoor de zogeheten Basisregistraties Adressen en Gebouwen (BAG). Denk bij gevoelige objecten aan kinderdagverblijven, scholen, verpleeg- en verzorgingshuizen en woningen. Gevoelige groepen zijn bijvoorbeeld kinderen, ouderen en mensen met long- of hartziekten. Mocht de feitelijke situatie afwijken van de BAG, houd hiermee dan rekening in het MER.

Geef aan welke effecten optreden op de ruimtelijke kwaliteit en beschrijf dit aan de hand van de criteria, gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde.

4.7.2 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Beschrijf de beleefde kwaliteit, de fysieke kwaliteit en de inhoudelijke kwaliteit van aanwezige waarden, en geef die duidelijk aan op kaart. Beschrijf de effecten van alternatieven/varianten op deze kwaliteiten. Ga bij landschap vooral in op de wijzigingen in de waarden in het duin-gebied ten gevolge van de verlenging. Beschrijf ook in welke mate effecten op cultuurhistorische waarden kunnen worden verzacht. Uit het MER moet blijken in hoeverre de alternatieven/varianten verschillen in hun effecten op bekende of verwachte cultuurhistorische waarden.

5. Overige aspecten

5.1 Vergelijking van alternatieven en varianten

De milieueffecten van de alternatieven en varianten moeten onderling én met de referentiesituatie worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de aard en mate waarin de alternatieven 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 alternatieven en varianten aan in welke mate de gestelde doelen kunnen worden gerealiseerd. Gebruik ook hiervoor eenduidige en, zo veel als mogelijk, kwantificeerbare toetsingscriteria. Maak daarbij expliciet onderscheid tussen de om- bouw, de verlenging en het project in zijn geheel.

5.2 Vorm en presentatie

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

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

5.3 Samenvatting van het MER

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

- de voorgenomen activiteit en de alternatieven en varianten daarvoor, waarbij ook het onderscheid tussen de ombouw en de verlenging wordt gemaakt;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het gebruik en de aanleg van de verschillende alternatieven en varianten, de onzekerheden en leemten in kennis die daarbij aan de orde zijn;
- de vergelijking van de alternatieven en varianten en de argumenten voor de selectie van het voorkeursalternatief.

BIJLAGE 1: Projectgegevens reikwijdte en detailniveau MER

Initiatiefnemer: de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Rotterdam, DCMR Milieudienst Rijnmond (coördinerend)

Bevoegd gezag: de gemeenteraden van Schiedam, Vlaardingen, Maassluis en Rotterdam, DCMR Milieudienst Rijnmond (coördinerend)

Besluit: vaststellen van bestemmingsplannen en verlenen van omgevingsvergunningen

Categorie Besluit m.e.r.: plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie D2.2 en vanwege passende beoordeling

Activiteit: verlengen en aanpassen van een spoorlijn

Procedurele gegevens:

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 30 juni 2014

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 20 augustus 2014

Samenstelling van de werkgroep:

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

Drs. R. Meeuwsen (werkgroepsecretaris)

Prof.dr. H.J. Meurs

Ir. H. Otte

M. van der Tas (voorzitter)

Ing. R.L. Vogel

Ir. P.P.A. van Vugt

Werkwijze Commissie bij advies reikwijdte en detailniveau:

In dit advies geeft de Commissie aan welke onderwerpen naar haar mening behandeld dienen te worden in het MER en met welke diepgang. De Commissie heeft de hierna genoemde informatie van het bevoegde gezag ontvangen. Deze informatie vormt het uitgangspunt van haar advies. Om zich goed op de hoogte te stellen van de situatie heeft de Commissie een locatiebezoek afgelegd. Meer informatie over de werkwijze van de Commissie vindt u op www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Notitie reikwijdte en detailniveau MER Hoekse Lijn, gemeente Rotterdam, 27 juni 2014;
- Voortoets Natuurbeschermingswet 1998 Hoekse Lijn, Arcadis, 16 juni 2014;
- Onderzoek reizigersstromen Hoekse Lijn, Goudappel Coffeng, 24 oktober 2013.

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

**Advies over reikwijdte en detailniveau van het
milieueffectrapport Bestemmingsplan Hoekse Lijn**

ISBN: 978-90-421-3994-7



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

W www.commissiemer.nl

