

SUBJECT
Natuurnetwerk Nederland Tracébesluit PHS Meteren-Boxtel

PROJECT NUMBER
D01021.000052

DATE
1 april 2019

OUR REFERENCE
083835013 083835013 B

FROM
Arjen Goutbeek

TO
ProRail

1 INLEIDING

Voor het ontwerp-tracébesluit (OTB) voor het project PHS Meteren-Boxtel, is een effectbeoordeling uitgevoerd naar de effecten op het Natuurnetwerk Nederland (NNN, of voormalig EHS) (Arcadis, 2017¹). Inmiddels wordt het vervolg op het OTB opgesteld, namelijk het tracébesluit (TB). Ten opzichte van het OTB zijn in het TB wijzigingen opgetreden die mogelijk leiden tot een wijziging in effecten en daarmee op de conclusies van de NNN-toetsing. In de onderliggende memo wordt nagegaan of de wijzigingen in het plan kunnen leiden tot gewijzigde effecten, daarmee een andere effectbeoordeling en daarmee de conclusies van het onderzoek. Tot slot wordt beoordeeld of de voor het OTB bepaalde compensatieopgave nog toereikend is. Samengevat wordt in de volgende paragrafen gekeken naar:

- Wijzigingen project;
- Wijzigingen in beleid;
- Wijzigingen uitgangspunten;
- Gevolg op de effecten als gevolg van voorgenoemde zaken.

2 WIJZIGINGEN

2.1 Project

Tussen Meteren en Boxtel worden spoorverbindingen aangelegd en/of verbreed om de realisatie van het project (een toename van personen- en goederenverkeer over het bestaande spoor) mogelijk te maken. Het hierdoor beïnvloede gebied is opgedeeld in vier delen:

1. Zuidwestboog Meteren (aansluiting Betuweroute tot km 32.0);
2. Meteren – 's-Hertogenbosch (km 32.0 t/m km 48.5);
3. 's-Hertogenbosch - Vught (verdiepte ligging km 48.5 t/m km 55.0) ;
4. Vught – Boxtel (km 55.0 t/m km 43.5).

In deelgebieden 2 en 4 vinden geen fysieke ingrepen plaats. Dit is niet gewijzigd ten opzichte van het OTB. Deelgebied 1 betreft de zuidwestboog bij Meteren en deelgebied 3 is de verbreding en verdiepte aanleg van het spoor tussen 's Hertogenbosch en Vught. Op hoofdlijnen is het TB gelijk aan het OTB. De verschillen tussen het OTB en het TB zijn hoofdzakelijk technisch van aard. Dit heeft op enkele plekken ook ruimtelijk kleine wijzigingen tot gevolg, maar dit betreft geen daadwerkelijke aanpassingen van de ligging van het tracé. Wel is het alignment hier en daar aangepast, met een verschuiving van het spoor tot gevolg. Dit betreft echter maximaal enkele meters en blijft binnen de contouren van de spoorbaan. Omdat er wel wijzigingen zijn, wordt beoordeeld of deze kunnen leiden tot een wijziging in het effect op natuur.

¹ PHS Meteren Boxtel Toetsing Natuurnetwerk Nederland (MB21405-07). Kenmerk 079528857 D

2.2 Beleidskader

Landelijk

Het beleidskader wordt voornamelijk gevormd door de provinciale ruimtelijke verordeningen. Deze ruimtelijke verordeningen geven invulling aan landelijk beleid. Het landelijke beleid is sinds de oplevering van de toetsing voor het OTB, december 2017, niet gewijzigd.

Gelderland

In Gelderland is voor de toetsing van het OTB gebruik gemaakt van de Omgevingsverordening Gelderland, versie juni 2017. Van de Omgevingsverordening Gelderland is inmiddels een nieuwe versie, namelijk versie december 2018. Deze Omgevingsverordening is sterk gewijzigd ten opzichte van de vorige versies, Natuur- en landschap is nu beschreven in paragraaf 2.6 Natuur en Landschap, artikelen 2.39 t/m 2.61². Naast de structuurwijzigingen, is de tekst van de artikelen eveneens aangepast. Het gaat hierbij vooral om het beter leesbaar en consistent maken van de tekst, inhoudelijk zijn geen wijzigingen doorgevoerd in de voor de toetsing relevante onderdelen. Tot slot is de begrenzing van het GNN en het GO (Groene Ontwikkelingszone) zijn binnen de invloedssfeer van het plan niet gewijzigd.

Noord-Brabant

In Noord-Brabant is voor de toetsing van het OTB gebruik gemaakt van de Verordening Ruimte, versie juni 2017 toegepast. Ook hiervan is inmiddels een nieuwe versie, namelijk versie januari 2019³. De artikelen die gaan over de bescherming van het Natuurnetwerk Brabant (NNB) (artikel 5.1, 5.3 en 11.1) zijn hierin ongewijzigd ten opzichte van de eerdere versie. De begrenzingen van het NNB zijn in de versie van januari 2019 wel gewijzigd, binnen de invloedssfeer van het plan zijn echter geen wijzigingen vastgesteld.

Conclusie

Voor een toelichting van het beleidskader wordt verwezen naar de NNN-toetsing van het OTB en de betreffende nieuwe beleidsdocumenten. Voor de provincie Gelderland geldt geen externe werking voor het NNN, voor de provincie Noord-Brabant dient hier wel rekening gehouden te worden. Geconcludeerd wordt dat de uitgangspunten vanuit het beleid nog gelijk zijn aan die gehanteerd zijn in de toetsing van het OTB en dit leidt dus niet tot een verandering van effecten.

2.3 Uitgangspunten

Ruimtelijke wijzigingen

Ten opzichte van het OTB wijzigt in het TB alleen ter hoogte van de kruising van het Drongelens Kanaal het tracé ter hoogte van het NNN (Noord-Brabant). Hier wordt naast de huidige brug een extra brugdek geplaatst, waarvan de steunpunten in het kanaal geplaatst worden. De spooras komt hier, ten opzichte van het OTB, maximaal twee meter westelijker te liggen. Het aantal steunpunten in het kanaal wijzigt hierdoor ten opzichte van het OTB niet.

Wijzigingen gebruik

De gebruiksprognoses van zowel het treinverkeer als het wegverkeer op de omliggende wegen tussen het OTB en het TB verschilt niet. Enige uitzondering hierop is een wijziging in de situatie bij de N65. In de nieuwe verkeersprognoses is er een verkeerstoename van 10% ten opzichte van het OTB en wordt een andere verharding toegepast (tweelaags-ZOAB in plaats van een zogenaamde Dunne Deklaag A). Dit betekent dat het aantal verkeersbewegingen op het spoor en op de weg voor het grootste deel binnen het effectgebied niet anders is dan waar in het OTB rekening mee is gehouden. De effecten van (de toename van) het verkeer (zoals een grotere geluidsbelasting van de omgeving) wijzigen daarmee voor het overgrote deel van het plangebied niet. Alleen de situatie rondom de N65 kan verschillen.

² https://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/transform/NL.IMRO.9925.PVOmgverordeningGC-gc07/pt_NL.IMRO.9925.PVOmgverordeningGC-gc07.xml#NL.IMRO.PT.s0e1bbb7b-8dce-45ed-b903-984d08652161

³ <http://ruimtelijkeplannen.brabant.nl/?pID=0FA7EEDA-7607-45D3-87AF-BDFC3D5B5B00>

2.4 Samenvatting

In Gelderland is geen sprake van ruimtelijke wijzigingen als wijzigingen in het gebruik van het spoor. Wel is er een nieuwe Omgevingsverordening, maar deze wijkt inhoudelijk niet af van de voor het OTB gehanteerde versie. In Noord-Brabant is sprake van één wijziging daadwerkelijk in het NNB en is rond de N65 sprake van een gewijzigde verkeersprognose en een aanpassing in inrichting. Hier zijn eveneens geen wijzigingen in het gebruik van het spoor. Tevens is hier een nieuwere versie van de Verordening ruimte, maar deze is inhoudelijk exact gelijk aan de voor het OTB gehanteerde versie.

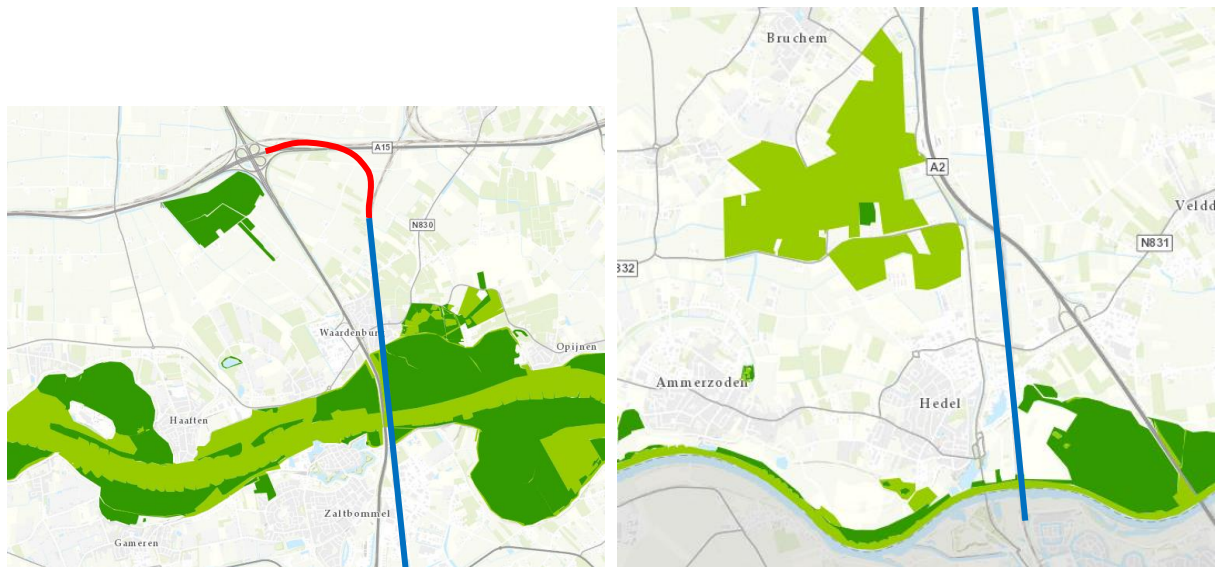
3 ANALYSE: WIJZIGING EFFECTEN

Provincie Gelderland

In onderstaande afbeeldingen (Figuur 1) is de begrenzing van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene ontwikkelingsruimte (GO) weergegeven (bron: kaartendata provincie Gelderland, 2019). Het spoor ligt niet in gebieden die zijn aangewezen als GNN, wel ligt het spoor binnen gebieden die begrensd zijn als GO, ter hoogte van de Waal en de Maas.

Omdat het toetsingskader, de GNN- en GO-begrenzingsen en het verwachte eindgebruik niet gewijzigd zijn, gelden dezelfde toetsingscriteria, analyse en conclusies als in de toetsing van het OTB.

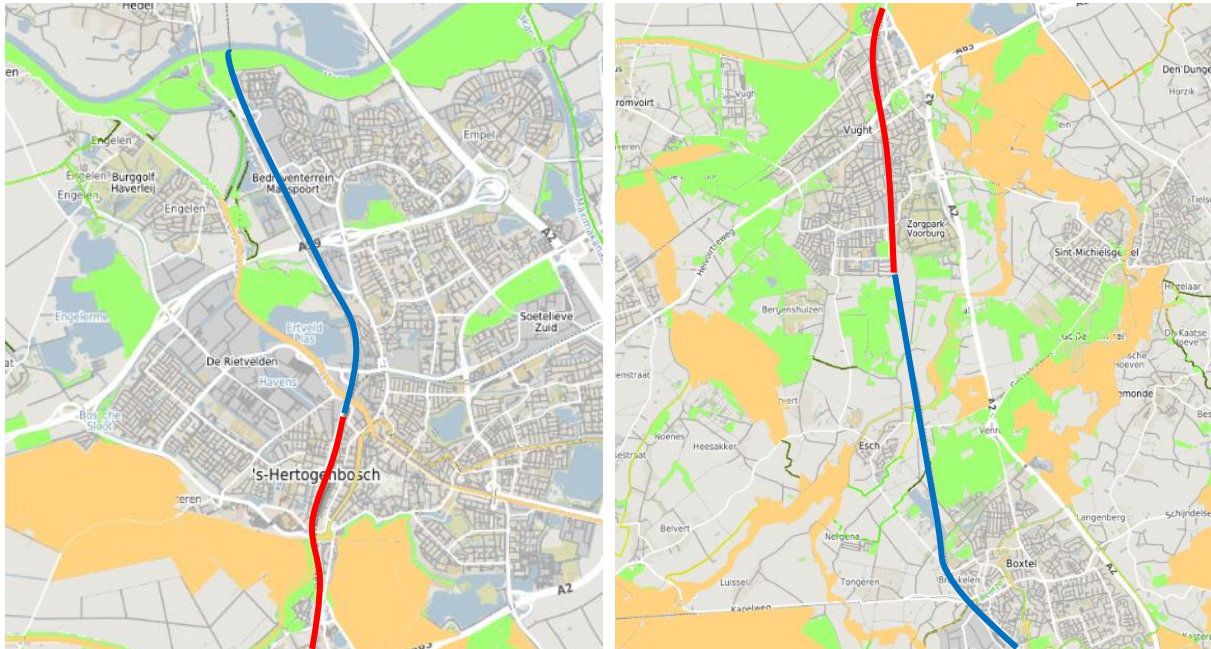
Geconcludeerd wordt dat als gevolg van PHS Meteren-Boxtel geen sprake is van ruimtebeslag op de GO of GNN. Daar waar het spoor binnen de GO ligt is wel sprake van een verandering tussen huidige situatie en plansituatie van geluid. Dit leidt echter niet tot een aantasting van de wezenlijke waarden en kenmerken omdat binnen de GO al sprake is van geluidsbelasting door nabijgelegen wegen (waaronder de rijksweg A2). Er worden geen nieuwe functies mogelijk gemaakt binnen de GNN (artikel 2.39 van de Omgevingsverordening, dit was artikel 2.7.1.1) en er is geen sprake van grootschalige ontwikkelingen die leiden tot een significante aantasting van de kernkwaliteiten in de GO (artikel 2.52 van de Omgevingsverordening, dit was artikel 2.7.2.1).



Figuur 1 Begrenzing GNN (donkergroen) en GO (groen) in Gelderland en het PHS Meteren-Boxtel. De begrenzing van het GNN en de GO is gelijk aan de toetsing die in het OTB is gehanteerd (zie figuren 6 tot en met 9 in de NNN-toetsing voor het OTB). In rood het plangebied waar ruimtelijke aanpassingen plaatsvinden (spoorboog Meteren), in blauw het overige deel van het tracé; in Gelderland vinden hier geen ruimtelijke wijzigingen plaats.

Provincie Noord-Brabant

In onderstaande afbeeldingen (Figuur 2) is de begrenzing van het Natuurnetwerk Brabant (NNB) weergegeven (bron: kaartendata provincie Noord-Brabant, 2019). Het spoor kruist het NNB bij de Maas, ter hoogte van het Drongelens Kanaal en bij vijf zogenoemde Ecologische verbindingzones zoals de Dieze en de Essche stroom.



Figuur 2 Begrenzing NNB (groene en oranje arcering) in Noord-Brabant en het PHS Meteren Boxtel. De begrenzing van het NNB is gelijk aan de toetsing die in het OTB is gehanteerd (zie figuren 11 tot en met 13 in de NNN-toetsing voor het OTB). In rood het plangebied waar ruimtelijke aanpassingen plaatsvinden (t.h.v. station 's Hertogenbosch en tracé door Vught), in blauw het overige deel van het tracé.

Ruimtebeslag (vergelijk paragraaf 8.2 van de NNN-toetsing OTB (Arcadis, 2017))

Alleen daar waar het spoor het Drongelens Kanaal kruist is sprake van ruimtebeslag. Dit is in zowel het OTB als in het TB het geval. Het spoor komt hier maximaal twee meter westelijker te liggen ten opzichte van het OTB. De breedte of de omvang wijzigt verder niet. Dit betekent dat de beoordeling voor het TB vergelijkbaar is met die van het OTB, alleen de exacte plaatsingslocatie van de pilaren wijken af.

Het ruimtebeslag is beperkt, omdat op voorgenoemde locatie een spoorbrug over het kanaal komt. Ter ondersteuning van de brug komen pilaren in het kanaal, met een ruimtebeslag van 10 m² per pilaar. In totaal zijn drie pilaren voorzien. Dit betekent dat er sprake is van een ruimtebeslag van 30 m² op het natuurbeheertype N04.02 Zoete plas. De nieuwe pilaren worden in het verlengde van de bestaande pilaren in het water gezet. De bestaande pilaren zijn niet geëxclaveerd in de huidige situatie. De verwachting is dat voor de nieuwe pilaren ook geen herbegrenzing plaats gaat vinden. Gezien al pilaren in het water staan in de huidige situatie is geen sprake van een toename van belemmering van het Drongelens Kanaal. Het ecologisch functioneren van het NNB ter plaatse wordt niet belemmerd door de nieuwe spoorbrug. Effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken zijn uitgesloten en de wijziging leidt niet tot een wijziging van deze conclusie.

Geluid (vergelijk paragraaf 8.3 van de NNN-toetsing OTB (Arcadis, 2017))

Voor het OTB zijn geluidsberekeningen uitgevoerd naar de effecten van de toename van het spoorverkeer op de omliggende NNB-gebieden. Hierbij is de toename van het spoorverkeer gecumuleerd met de geluidsbelasting van het omliggende wegverkeer. Op basis van het verschuiven van geluidscontouren is bepaald welke gebieden minder aantrekkelijk worden en derhalve natuurlijke waarde verliezen. Hierbij zijn vogels als referentie gebruikt omdat van deze soortgroep voldoende informatie is over de dosis-effectrelatie en omdat bekend is dat ze gevoelig (kunnen) zijn voor geluidverstoring. Hierbij zijn de volgende categorieën gekozen:

- <42 dB(A) waarbij de functionaliteit voor broedvogels en niet-broedvogels niet is aangetast.
- 42-45 dB(A) waarbij de functionaliteit voor broedvogels van bosgebieden is afgenomen.

- 45-51 dB(A) waarbij de functionaliteit voor broedvogels van bosgebieden en open gebieden is afgenomen.
- 51 dB(A) waarbij de functionaliteit voor broedvogels en niet-broedvogels is afgenomen.

Vervolgens is binnen het NNB gekeken of sprake is van een verandering van klassen, met andere woorden: verandert de functionaliteit voor vogels op basis van de modelberekening. Hierbij gaat het om de oppervlaktes van het NNB die in een andere "klasse" komen te liggen. Wanneer delen van het NNB in "meer lawaaiige" klassen komen te liggen, dan is sprake van een verslechtering, in "meer stille" klassen van een verbetering.

De nieuwe verkeersprognose van de N65 bij Vught gaat uit van 10% extra toename en een verhoging van de maximumsnelheid van 70 km/u naar 80 km/u. Dit kan leiden tot een verhoging van de geluidbelasting op de omgeving. De toe te passen verharding is eveneens gewijzigd, van een Dunne Deklaag A (DDA) naar Tweelaags-ZOAB (2LZOAB). De geluidsreductie van 2LZOAB is groter dan die van DDA, wat een verlaging van de geluidbelasting op de omgeving betekent. De toename van het verkeer en maximumsnelheid zal slechts tot een zeer kleine toename van de geluidbelasting op de omgeving leiden⁴. Door het toepassen van beter geluidreducerend asfalt, wordt het effect van de lichte toename gecompenseerd. Of dit daadwerkelijk leidt tot een lagere geluidbelasting op de omgeving is nog niet bekend op het moment van opstellen van deze notitie, uitgegaan wordt dat beide effecten elkaar min-of-meer opheffen. Tevens gaat het om slechts een klein onderdeel van het hele plangebied, een deel dat in de huidige situatie ook al onderhevig is aan een hoge geluidbelasting. De verschillen tussen de geluidbelasting van het NNB in referentiesituatie en de plansituatie zijn in het OTB marginaal (zie afbeelding 15 in de NNN-toets van het OTB, Arcadis, 2017). Het effectieve verschil (het verschil in het verschil) in de geluidbelasting tussen OTB en TB wordt hierdoor als verwaarloosbaar beschouwd.

Uitgaande van de uitgangspunten en de analyse is geen sprake van relevante wijzigingen in het TB ten opzichte van het OTB. De mate van geluidbelasting wijzigt niet. Dit betekent dat alleen andere, omgevingsvariabelen kunnen leiden tot een verschil in effect. De ligging van het tracé en de aanpassingen van de N65 wijzigt niet of dusdanig nihil (enkele meters) dat dit voor de mate van geluidbelasting op het NNB niet leidt tot meetbare effectverschillen. Ook de overige aanpassingen aan het spoor liggen niet nabij het NNB of zijn van dusdanige omvang of aard dat deze niet relevant zijn voor de mate van geluidemissie en daarmee de belasting op het omliggende NNB. Tot slot, ook in de huidige situatie is al sprake van verstoring door spoor- en wegverkeer. Hierdoor kan al sprake zijn van een vorm van gewenning, waardoor een eventueel verschil in de mate van effect op vogels (natuur), als gevolg van verschillen tussen het OTB en het TB niet meetbaar is.

Samengevat wordt op basis van voorgaande gesteld dat de berekeningen die gebruikt zijn voor het bepalen van het effect op het NNB uit de toetsing voor het OTB ook toepasbaar zijn op het TB. De berekeningen staan beschreven in paragraaf 8.3 van de Toetsing Natuurnetwerk Nederland (Arcadis, 2017) en specifiek de tabellen 2 en 3. Uit die berekening blijkt dat netto sprake is van een verslechtering over een oppervlakte 70,72 hectare.

Uit artikel 5.6, lid 2 volgen de regels betreffende het bepalen van de omvang van de compensatie. In artikel 5.6 lid 2 onderdeel e wordt aangegeven dat bij verstoring van areaal maatwerk vereist is. Bij externe werking als gevolg van een toename van geluidbelasting hanteert de provincie de volgende formule voor het bepalen van de compensatieverplichting:

$$\text{Oppervlakte verstoord gebied (m}^2\text{)} \times \frac{1}{3} = \text{compensatieopgave (m}^2\text{)}$$

Met een oppervlak van 70,72 hectare verstoord gebied leidt deze formule tot een opgave van 23,57 hectare te compenseren oppervlakte NNB.

⁴ De toename van geluidbelasting is logaritmisch, bij een verdubbeling van de bron vindt een toename plaats van 3 dB, wat wordt gezien als een minimaal meetbaar (hoorbaar) verschil.

4 CONCLUSIE

De uitgangspunten en de hieruit volgende verschillen tussen het OTB en het TB zijn van dusdanige kleine omvang en aard dat ten aanzien van effecten op het Natuurnetwerk Nederland geen verschillen optreden.

In Gelderland was geen sprake van negatieve effecten als gevolg van het OTB en dat is als gevolg van het TB eveneens het geval. Er vinden geen fysieke aanpassingen plaats in het GNN en externe werking wordt in Gelderland niet beoordeeld.

In Noord-Brabant was in het OTB sprake van een oppervlakteaantasting van circa 30 m² die in het TB gelijk is gebleven, hooguit is de exacte locatie iets verschoven. Beoordeeld is dat dit oppervlak dusdanig klein is en geen negatief effect heeft, dat deze als niet relevant is beoordeeld. Door de toename van het spoorverkeer is sprake van een toename van de geluidbelasting op de omgeving en ook het Natuurnetwerk Brabant. Berekend is dat over een oppervlakte van ruim 70 hectare sprake is van een toename van de geluidbelasting die leidt tot een aantasting van het functioneren van het NNB. Met een verrekenfactor van $\frac{1}{3}$ omdat het externe werking betreft gaat het om een compensatie van 23,57 hectare natuur in Noord-Brabant.

Een passende invulling van de compensatieopgave wordt in het vervolg van de planuitwerking uitgewerkt in aansluiting op het NNN-programma van de provincie Noord-Brabant, de eventuele restopgave wordt financieel gecompenseerd.