

Vergaderjaar 2012–2013

22 589

Betuwroute

Nr. 316

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juli 2013

In het kader van de besluitvorming over de aanleg van de Betuwroute is een milieueffectrapport (MER) opgesteld over de te verwachten effecten van de aanleg van deze goederenspoorlijn op het milieu. Op grond van de Wet milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure (milieueffectrapportage) een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. Voor de Betuwroute is dat programma in 1996 vastgesteld. Het programma stelt dat tijdens de aanleg en in de gebruiksfase moet worden onderzocht wat de werkelijke gevolgen zijn van deze ingreep voor het milieu. Ook moet worden onderzocht of de maatregelen die zijn getroffen om ongewenste effecten te voorkomen, effectief zijn. ProRail heeft in opdracht van mijn Ministerie in 2011 en 2012 de MER-evaluatie voor de Betuwroute uitgevoerd. ProRail heeft daartoe Movares de opdracht gegeven voor de onderzoeken en metingen die nodig waren.

De MER-evaluatie laat zien dat het overgrote deel van de onderzochte effecten op het milieu op het moment van onderzoek tijdens de gebruiksfase van de Betuwroute niet groter of anders zijn dan werd verwacht. Er worden geen vastgestelde waarden uit het Tracébesluit overschreden en de compenserende maatregelen voldoen grotendeels. Alleen bij het aspect trillingen wijken de bevindingen in beperkte mate af van de verwachtingen en zijn mogelijk maatregelen noodzakelijk.

Inleiding

In de deze brief informeer ik u over de uitkomsten van de MER-evaluatie Betuwroute. Van elk milieueffect benoem ik de belangrijkste conclusies van de evaluatie. Ik licht deze toe en beschrijf welke eventueel vervolg hieraan is verbonden.

Het samenvattende rapport met daarin de resultaten van de MER-evaluatie en alle onderliggende rapporten treft u aan in de bijlagen¹. Van het rapport «Trillingen» stuur ik u enkel de samenvatting; het complete rapport bevat de resultaten van de trillingsmetingen op adresniveau. Ik acht het daarom niet wenselijk om deze openbaar te maken. Desgewenst kan ik u het gehele trillingsrapport toezenden ter vertrouwelijke inzage.

Voor een aantal milieueffecten is de uitvoering van deze evaluatie later gestart dan het evaluatieprogramma uit 1996 voorschrijft. Een evaluatie direct aan het begin van de gebruiksfase werd minder zinvol geacht. Pas in 2010, na indienststelling van ERTMS en 25 kV op de Havenspoorlijn, was er sprake van een volwaardige Betuweroute met een zodanige benutting dat het meten van de effecten van het gebruik van deze spoorlijn zinvol is.

Ik vul met deze toezending van de MER-evaluatie mijn toezegging in uit het AO Spoorwegveiligheid en ERTMS van 6 maart jl dat u vóór het zomerreces 2013 de MER-evaluatie Betuweroute ontvangt.

Ik informeer u in deze brief eveneens over de stand van zaken van stille treinen op de Betuweroute. U verzocht daarom in het AO Leefomgeving van 3 april jl. In mijn brief van 25 april jl.² heb ik u gemeld dat ik deze toezegging zal invullen op het moment dat ik u informeer over de resultaten van de MER-evaluatie Betuweroute. U vindt deze informatie in de paragraaf «geluid».

Scope van de MER-evaluatie

De evaluatie betreft uitsluitend het tracé, waarop het Tracébesluit Betuweroute betrekking heeft. Dit tracé begint bij het emplacement Waalhaven Zuid in Rotterdam (aansluitend op de Havenspoorlijn) en eindigt nabij Zevenaar bij de intakking op de bestaande spoorlijn Arnhem-Emmerich.

De geëvalueerde milieueffecten

Het programma schrijft voor welke milieueffecten in de gebruiksfase moeten worden geëvalueerd. In onderstaande tabel is zichtbaar welke effecten in welk onderzoek zijn meegenomen.

| Milieueffect conform evaluatieprogramma 1996 | MER-evaluatie Betuweroute 2013: rapportnaam |
|---|---|
| Geluidhinder | Geluid |
| Trillingshinder | Trillingen |
| Belevingswaarde woonomgeving | Sociaal |
| Geluidhinderbeleving | |
| Bodem- en grondwaterkwaliteit a.g.v. verontreiniging tijdens gebruiksfase | Bodem en grondwater |
| Grondwaterkwaliteit a.g.v. uitspoeling chloride uit ophoogzand | |
| Rustverstoring | Ecologie en natuurontwikkeling |
| Verdroging | |
| Barrièrewerking | |
| Natuurontwikkeling | |
| Landschappelijke inpassing | Landschappelijke inpassing |
| Externe veiligheid | Niet onderzocht; zie toelichting |

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

² Kamerstuk 22 589, nr. 313

De resultaten van de onderzoeken worden hieronder per rapport toegelicht. Ik ga in op de belangrijkste conclusies van de onderzoeken naar geluid en trillingen. De uitkomsten van de evaluatie van de andere milieueffecten vat ik kort samen: een uitgebreidere beschrijving daarvan treft u aan in bijlage 1.

Geluid

Conclusies MER-evaluatie geluid

1. De feitelijke geluidsbelasting overschrijdt op dit moment de in het Tracébesluit vastgestelde (voorkeurs- of hogere) waarden niet.
2. Bij volledig gebruik van de capaciteit op de Betuweroute, met treinintensiteiten conform het Tracébesluit, zal zonder de inzet van stil materieel, de geluidsbelasting 1,0 dB(A) hoger zijn dan is vastgesteld.

Toelichting geluid

Op dit moment worden de in het Tracébesluit vastgestelde waarden niet overschreden. Berekeningen laten zien dat wanneer met het huidige materieel de capaciteit van de Betuweroute ten volle zal worden benut, die waarden wél worden overschreden. Dit klopt met de verwachtingen en was al voorzien in 1996. De voorziene overschrijding impliceert dat er op termijn maatregelen moeten worden getroffen. Ik verwacht echter dat het huidige materieel langzaam maar zeker stiller zal worden, waardoor het niet nodig zal zijn om maatregelen te nemen.

In april van dit jaar is er een belangrijke stap gezet om het stiller maken van wagons makkelijker te maken. De zogenaamde kunststof LL-blokken³ zijn eind april door het UIC (Union Internationale des Chemins de fer; International Union of Railways) vrijgegeven voor internationaal gebruik. De daarbij behorende bepalingen zijn nu zo versoepeld dat de ombouw van bestaande wagons betrekkelijk eenvoudig is en er vrijwel geen belemmeringen meer zijn. ProRail en Keyrail stimuleren het rijden met stiller gemaakte wagons via een korting op de gebruiksvergoeding. Ik heb er vertrouwen in dat door deze ontwikkelingen de komende jaren het aantal stille treinen in Nederland zal toenemen. De geluidsbelasting van de omgeving zal hierdoor afnemen en de spoorcapaciteit kan beter worden benut zonder dat er kostbare overdrachtsmaatregelen (zoals geluidsschermen) moeten worden getroffen.

Hardinxveld-Giessendam

In de gemeente Hardinxveld-Giessendam heeft een uitgebreider geluids-onderzoek plaatsgevonden dan het evaluatieprogramma voorschrijft, vanwege klachten van bewoners uit die gemeente. Het onderzoek wijst uit dat in Hardinxveld-Giessendam de geluidsbelasting onder de vastgestelde waarden uit het Tracébesluit Betuweroute blijft.⁴

Vervolg geluid

De evaluatie van het milieueffect geluid geeft op dit moment geen aanleiding om maatregelen te treffen. Of er in de toekomst maatregelen

³ Deze speciale remblokken zorgen ervoor dat het wiel bij het remmen gelijkmatiger slijt en het wiel gladder wordt, waardoor een wagon minder geluid produceert.

⁴ Bewoners verenigd in de Actiegroep Geluidsoverlast Betuweroute Nee hebben een second opinion laten uitvoeren op het geluidsonderzoek. Dat gaf geen aanleiding om de conclusies te herzien. Uw Kamer heeft daarover vragen gesteld, die ik heb beantwoord in mijn brief van 2 juli 2012 (Aanhangsel Handelingen II 2011/12, nr. 2914)

nodig zijn, zal vanaf 2014 jaarlijks moeten blijken uit de nalevingsrapportages van ProRail in het kader van de nieuwe geluidwetgeving waarin geluidproductieplafonds (gpp's) zijn opgenomen. De gpp's van de Betuweroute zijn vastgesteld op basis van het Tracébesluit Betuweroute.

Er zijn locaties waar mogelijk op relatief korte termijn de gpp's worden overschreden. Dat zijn de locaties waarvan in het Tracébesluit is vastgelegd dat daar bewust geen geluidsschermen worden geplaatst. Er zouden volgens de aangepaste normen destijds schermen van 1 meter nodig te zijn op die locaties. De verwachting was echter dat de instroom van stil materieel deze overbodig zouden maken. Die instroom is veel trager op gang gekomen dan werd verwacht. Bij Keyrail en ProRail zijn deze locaties bekend en zij monitoren scherp op eventuele overschrijdingen van de gpp's aldaar. Deze locaties waren overigens geen onderdeel van de MER-evaluatie.

Trillingen

Conclusies MER-evaluatie trillingen

1. In de meeste woningen waar metingen hebben plaatsgevonden, blijven de trillingen binnen de richtlijnen voor trillingshinder. Dat zal ook het geval zijn bij volle benutting van de Betuweroute.
2. Bij 27 van de 71 gemeten woningen worden de richtlijnen voor trillingshinder op dit moment overschreden.
3. 6 van deze 27 woningen liggen op meer dan 50 m afstand van de Betuweroute.

Toelichting trillingen

Het trillingsonderzoek betreft metingen van trillingshinder voor personen waarop de SBR B (Stichting Bouwresearch, richtlijn B) van toepassing is. Het onderzoek

Dat in het kader van het MER destijds is uitgevoerd, concludeert dat het aannemelijk is dat hinder ten gevolge van trillingen kan optreden tot circa 50 m buiten de spoorbaan. Of die hinder daadwerkelijk optreedt, is overigens sterk afhankelijk van de bodemgesteldheid ter plaatse. Voor de woningen waar sprake is van overschrijdingen, is een globale knelpuntenanalyse uitgevoerd. Uit die analyse komt naar voren dat de mogelijke oorzaken zeer uiteenlopend van aard zijn: van een passage van een trein met een sterk afwijkend trillingsniveau tot slappe vloeren en muren van woningen.

Vervolg trillingen

De globale knelpuntenanalyse laat zien dat er aanleiding is om nader onderzoek te doen naar de oorzaken. Daarnaast zal ik laten uitwerken welke maatregelen mogelijk zijn en wat daarvan de kosten zijn. Ik verwacht dat ik in het tweede kwartaal van 2014 een besluit kan nemen over eventuele maatregelen. De doelmatigheid van de maatregelen zal daarbij ook worden betrokken.

Overige geëvalueerde milieueffecten

Voor de overige aspecten laten de onderzoeken zien dat de daadwerkelijk optredende effecten als gevolg van de aanleg en/of het gebruik van de Betuweroute over het algemeen binnen de vastgestelde waarden of uitgangspunten blijven c.q. zich ontwikkelen zoals werd verwacht (ecologie/natuur). De maatregelen om ongewenste effecten te voorkomen,

blijken voor een heel groot deel te voldoen aan de verwachtingen. Dit geldt voor:

- sociaal (belevingswaarde van de woonomgeving en de geluidhinderbeleving),
- bodem en water,
- ecologie en natuurontwikkeling en
- landschappelijke inpassing.

Geen van de onderzoeken geven een indicatie dat er maatregelen noodzakelijk zijn. Een beschrijving van de resultaten van de onderzoeken van deze effecten en een toelichting daarop staan in bijlage 1.

Externe veiligheid

Het evaluatieprogramma schrijft voor dat het aspect externe veiligheid tijdens de gebruiksfase als volgt wordt geëvalueerd:

1. incidentenregistratie;
2. jaarlijkse registratie daadwerkelijke hoeveelheden transport gevaarlijke stoffen;
3. toetsen van de individuele en groepsrisicocijfers aan de daadwerkelijke transporthoeveelheden/geregistreerde incidenten.

Hieraan wordt als volgt voldaan.

Ad 1 Incidentenregistratie

De incidentenregistratie wordt op het hele Nederlandse spoorwagennet uitgevoerd door ProRail en door de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Ad 2 Jaarlijkse registratie daadwerkelijke hoeveelheden transport gevaarlijke stoffen

ProRail monitort regelmatig hoeveel gevaarlijke stoffen er over het spoor worden vervoerd en rapporteert minimaal eens per jaar aan mij over deze omvang.

Ad 3 Toetsen van de individuele en groepsrisicocijfers aan de daadwerkelijke transporthoeveelheden/geregistreerde incidenten

De voorgeschreven toets is niet uitgevoerd. De inwerkingtreding van de wijzigingen van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (verwacht per 1 januari 2014; 2 juli 2013 behandeling door de Eerste Kamer) voor de uitvoering van Basisnet Spoor maakt die overbodig. Bij de vaststelling van het Basisnet Spoor wordt immers een nieuwe methodiek van kracht voor het beheersen van de externe veiligheidsrisico's langs de Nederlandse spoorwegen.

Conclusies en vervolg MER-evaluatie Betuweroute

De daadwerkelijk optredende milieueffecten, zoals bijvoorbeeld geluid, trillingen en effecten op flora en fauna, als gevolg van de aanleg en/of het gebruik van de Betuweroute blijven, behoudens 27 gevallen van trillingshinder, binnen de vastgestelde waarden of uitgangspunten c.q. ontwikkelen zich zoals werd verwacht. Voor de 27 woningen waarin de richtlijnen voor trillingshinder voor personen worden overschreden, zal ik nader onderzoek laten uitvoeren naar de oorzaken en de mogelijke oplossingen. Over eventuele maatregelen zal ik uiterlijk in het 2^e kwartaal van 2014 een besluit nemen.

De maatregelen zoals de aanleg van poelen en amfibieëntunnels (zie bijlage 1) om ongewenste effecten te voorkomen, blijken eveneens te voldoen aan de verwachtingen. Ook de geluidsschermen leveren over het

algemeen de verwachte reductie in geluidsbelasting op, al wordt er bij de hogere schermen van 2 en 4 meter een lagere reductie gemeten dan berekend. Het verschil is echter gering en Movares concludeert dat er sprake is van een goede schermwerking (zie hiervoor het rapport geluid). De conclusie is dan ook dat de MER-evaluatie geen aanleiding geeft tot het nemen van aanvullende maatregelen.

De resultaten van de MER-evaluatie (met uitzondering van het trillingsrapport) zal ik openbaar maken via internet. De gemeenten langs de Betuweroute en indien nodig individuele bewoners, zullen in of kort na de zomer geïnformeerd worden over specifieke resultaten van de MER-evaluatie Betuweroute in hun gemeente.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Beschrijving onderzoeken sociaal, bodem en water, ecologie en natuurontwikkeling en landschappelijke inpassing als onderdeel van de MER-evaluatie Betuweroute

Sociaal

Conclusies MER-evaluatie sociaal

1. De aanleg van de Betuweroute lijkt niet te hebben geleid tot een verandering van de beleving in stiltegebieden.
2. De tevredenheid over de woning en woonomgeving is iets toegenomen.
3. De waardering van het «leefbaarheidsaspect» geluid is een beetje lager geworden, maar is nog steeds voldoende.

Toelichting sociaal

In 1998 is vooronderzoek (een nulmeting) verricht naar de belevingswaarde van de woonomgeving en de geluidhinderbeleving. Naast geluid is daarbij gekeken naar de *beleving* van onder meer trillingen, bereikbaarheid, visuele hinder en externe veiligheidsrisico's. Voor deze MER-evaluatie is het onderzoek van destijds herhaald, om antwoord te kunnen geven op de volgende vraag in hoeverre de gerealiseerde Betuweroute heeft geleid tot veranderingen in de belevingswaarde van de woonomgeving en de stiltegebieden. Het onderzoek bestond uit interviews van recreanten in stiltegebieden en het schriftelijk enquêteren van omwonenden. In 1998 werd verwacht dat de Betuweroute een negatieve invloed zou hebben op de beleving van de woonomgeving in het algemeen en het geluidsaspect in het bijzonder. De resultaten van het onderzoek weerspreken deze verwachting.

Bodem en grondwater

Conclusies MER-evaluatie bodem en water

1. Het gebruik van de Betuweroute heeft tot op heden niet geleid tot aantasting van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem binnen de invloedssfeer van de spoorlijn: het gehalte aan koper en ijzer in de grond is over het algemeen afgenomen ten opzichte van de nulmeting in 1998; het kopergehalte in het grondwater is lager dan de detectiewaarde.
2. Het gebruik van ontzilt zeezand in de opgehoogde gedeelten van de Betuweroute heeft de milieuhygiënische kwaliteit van het grondwater niet nadelig beïnvloed: de gemeten chloridegehalten liggen binnen de achtergrondwaarden.

Toelichting bodem en water

In 1998 werd verwacht dat het gebruik van de Betuweroute zou leiden tot een toename van het neerslaan van koper- en ijzerdeeltjes in de directe omgeving van de spoorlijn. De emissie van koper is het gevolg van slijtage van de koperen bovenleiding. De emissie van ijzer vindt plaats door de slijtage van de spoorrails, wielen en remblokken van de treinen zelf. Emissie van ijzer treedt met name op in trajecten waar veel geremd wordt. Van een toename blijkt geen sprake te zijn: de gemeten afname van koper en ijzer is waarschijnlijk te danken aan het uitgevoerde grondverzet. De bodemmonsters die in deze MER-evaluatie zijn geanalyseerd, zijn zoveel mogelijk genomen uit boringen op of nabij de locaties waar de nulmeting in 1998 heeft plaatsgevonden.

Ook de plaatsing van peilbuizen voor het nemen van grondwatermonsters is gebaseerd op de nulmeting. Het werd in 1998 mogelijk geacht dat ondanks de ontzilting het gebruikte zeezand verhoogde chloridegehaltes zou bevatten; chloride zou derhalve uit de aardebaan kunnen uitspoelen. Dit blijkt niet het geval geweest te zijn.

Ecologie en natuurontwikkeling

Conclusies MER-evaluatie ecologie en natuurontwikkeling

1. Er zijn geen aanwijzingen voor negatieve indirecte effecten (o.a. geluid) op bosvogels en weidevogels door de ingebruikname van de Betuweroute.
2. Er komen evenmin aanwijzingen naar voren dat het gebruik van de voortplantingswateren door amfibieën is veranderd; de nieuwe voortplantingswateren voor amfibieën die als compensatie voor de Betuweroute zijn aangelegd doen het goed.
3. De ingebruikname van de Betuweroute heeft nauwelijks effecten gehad op grondwater- en kwelafhankelijke vegetaties bij de kunstwerken.
4. De floristische waarden in het natuurontwikkelingsgebied Pannerden voldoen aan de verwachting.

Toelichting ecologie en natuurontwikkeling

In de MER uit 1992 is vastgesteld dat de ingebruikname van de Betuweroute effecten kan hebben op de in het gebied aanwezige ecologische waarden. Deze constatering is vertaald in een drietal aspecten waarvoor nulmetingen zijn uitgevoerd en die nu geëvalueerd zijn:

1. verstoring bos- en weidevogels;
2. de invloed van biotoopverlies en verstoring van amfibieën;
3. verandering in de van kwel- en grondwater afhankelijke vegetatie ten gevolge van veranderingen in de waterhuishouding.

Voor het aspect natuurontwikkeling gaat het om:

4. de ontwikkeling van de vegetatie in het natuurontwikkelingsgebied bij Pannerden.

Voor zowel de bos- als weidevogels geldt dat in de onderzochte gebieden meer soorten en grotere aantallen zijn waargenomen ten opzichte van de nulmeting. Ook het aantal territoria is gelijk gebleven of zelfs toegenomen.

Het amfibieënonderzoek richt zich op het Rijnstrangengebied bij het Pannerdensch Kanaal. Dit belangrijke leefgebied is door de aanleg van de Betuweroute in twee delen gesplitst. Ten tijde van de nulmeting zijn in de 18 potentiële voortplantingswateren, in totaal zeven amfibieënsoorten waargenomen. De verwachting uit het MER was dat, met de aanleg van nieuwe poelen en amfibieëntunnels onder het tracé, negatieve effecten gecompenseerd konden worden zodat de populaties in stand zouden blijven. Dat is gelukt: alle soorten amfibieën zijn aangetroffen in de nieuwe poelen.

Het vegetatieonderzoek spitst zich toe op vegetaties die afhankelijk zijn van schoon grond- en kwelwater. Op die locaties komen volgens de nulmeting alleen zeer algemene soorten voor. Het gemiddeld aantal soorten blijkt iets te zijn afgenomen ten opzichte van voorgaande jaren en ten opzichte van de nulmeting.

In het natuurontwikkelingsgebied bij Pannerden is op dezelfde wijze onderzoek gedaan naar de ontwikkeling van de vegetatie als in de jaren 1999 tot en met 2005. Het gaat om de vegetatie rondom zeven nieuw aangelegde poelen waar in de gemeten jaren tussen de 92 en 111 soorten zijn aangetroffen. Tijdens het onderzoek in het kader van deze MER-evaluatie in 2011 zijn er 92 soorten aangetroffen, waarvan 10 nieuwe soorten. De vegetatie heeft zich in de loop der jaren ontwikkeld van pionersoorten naar moerassoorten.

Landschappelijke inpassing

Conclusie MER-evaluatie landschappelijke inpassing

De landschappelijke inpassing van de Betuweroute voldoet voor de meeste aspecten aan de uitgangspunten van het ontwerp.

Toelichting landschappelijke inpassing

De landschappelijke inpassing van de Betuweroute heeft op een drietal niveaus plaatsgevonden:

1. door de tracering van de lijn parallel aan de A15 en andere bovenregionale infrastructuur (bundeling);
2. door de wijze van uitvoering van de baan (op maaiveldniveau of juist op een dijklichaam);
3. door het nemen van maatregelen op lokaal en regionaal niveau om waar nodig de effecten van de lijn op natuur en landschap tot een aanvaardbaar niveau te brengen / te compenseren.

Aan de hand van een bureaustudie en veldbezoeken heeft Movares in opdracht van ProRail de uitvoering van de landschappelijke inpassing opgenomen en deze «gescoord» in een beoordelingskader. De meeste tracédelen komen daar positief uit. Zo is de spoorlijn zowel horizontaal als verticaal gebundeld met de A15, met uitzondering van kruisingen met bovenregionale infrastructuur, gelegen op maaiveld en voorzien van gebogen geluidschermen en bovenleidingsmasten. Op een aantal locaties zijn er afwijkingen geconstateerd. Die komen voort uit specifieke inpassingsopgaven.