

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
Ienm/BSK-2013/124656

Bijlage(n)
8

Datum 4 juli 2013
Betreft Resultaten MER-evaluatie Betuweroute

Geachte voorzitter,

In het kader van de besluitvorming over de aanleg van de Betuweroute 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 Betuweroute 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 Betuweroute 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 Betuweroute 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 Betuweroute. 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 bijlagen. 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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
Ienm/BSK-2013/124656

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.¹ 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

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.

¹ Brief Staatssecretaris, vergaderjaar 2012-2013, 22 589, nr. 313

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
Ienm/BSK-2013/124656

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-blokken² 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 geluidsonderzoek 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.³

Vervolg geluid

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

² Deze speciale remblokken zorgen ervoor dat het wiel bij het remmen gelijkmatiger slijt en het wiel gladder wordt, waardoor een wagon minder geluid produceert.

³ 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, nr. 2914)

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
Ienm/BSK-2013/124656

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
Ienm/BSK-2013/124656

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.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Ons kenmerk
Ienm/BSK-2013/124656

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Wilma J. Mansveld