

983-2 (2^e)



Betuweroute

BETUWEROUTE

Startnotitie
Gedeeltelijke intrekking van
de aanwijzing tot Beschermd
en Staatsnatuurmonument
van de
"Oeverlanden langs de Linge"

P 983- 02
(2e ex)

BETUWERROUTE

Startnotitie
Gedeeltelijke intrekking van
de aanwijzing tot Beschermd
en Staatsnatuurmonument
van de
"Oeverlanden langs de Linge"

 **NS Railinfrabeheer**

Managementgroep Betuweroute

Adres:

Arthur van Schendelstraat 670
Postbus 2025 (AvS 670 2K15)
3500 HA Utrecht

Telefoon + 31 (0)30 - 2 398 418

Telefax + 31 (0)30 - 2 398 409

Kenmerk BR/BS/U9821379

Utrecht, 15 september 1998

Niets uit dit werk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook, daaronder mede begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van het werk, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van NS Railinfrabeheer



Betuweroute

	INHOUD	Pagina
1	INLEIDING	1
	1.1 Aanleiding	1
	1.2 Initiatiefnemer, bevoegd gezag en projectgroep	3
	1.3 Rol van de Startnotitie	6
	1.4 Leeswijzer	6
2	PROBLEEMSTELLING EN DOEL	8
	2.1 Besluit waarvoor het MER wordt opgesteld	8
	2.2 Beleidskader	8
	2.3 Doel van de milieu-effectrapportage	9
3	HUIDIGE SITUATIE	10
4	VOORGENOMEN ACTIVITEIT	11
	4.1 Aanleg van de Betuweroute	11
	4.1.1 Algemeen	11
	4.1.2 Alternatieven in het MER-Betuweroute	11
	4.1.3 Betuweroute ter plaatse van het Beschermd en Staatsna- tuurmonument	11
	4.1.4 Mitigatie	15
	4.1.5 Compensatie	15
	4.2 Alternatieven	17
5	TE VERWACHTEN MILIEU-EFFECTEN	18
6	BESLUITVORMING	20
	6.1 Te nemen besluiten	20
	6.2 De verdere procedure	20
	6.3 Inhoud van het milieu-effectrapport	21
	LITERATUUR	23

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Een deel van de oeverlanden langs de rivier de Linge is aangewezen als Beschermd en Staatsnatuurmonument (besluiten: NMF/N86-16057 en NMF/N88-7077). Het gaat hierbij om terreinen in de gemeenten Giessenlanden, Leerdam en Gorinchem in de provincie Zuid-Holland en in de gemeente Lingewaal en andere gemeenten in de provincie Gelderland. Het gehele natuurmonument beslaat een oppervlakte van circa 250 ha. Bij Gorinchem wordt dit natuurmonument aan de zuidzijde begrensd door de A15, zie figuur 1.1.

Het tracé van de Betuweroute dat ter hoogte van dit natuurmonument gebundeld is met de A15, snijdt dit natuurmonument juist aan.

Als gevolg van deze aansnijding zal het meest zuidelijke deel van het natuurmonument (circa 1,46 ha) worden ingericht voor verkeersdoeleinden (weg of terrein dat ten dienste staat aan de weg of de spoorlijn. Dit is pas mogelijk na de gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument. De minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij dient dit besluit te nemen. Een dergelijk besluit is m.e.r.-plichtig.

In het Tracébesluit Betuweroute is het tracé en, in grote lijnen, de inrichting van de spoorlijn vastgelegd. Voorafgaand aan het Tracébesluit zijn de procedures van Planologische Kernbeslissing en milieu-effectrapportage doorlopen. In deze procedure is de gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument van de oeverlanden langs de Linge niet opgenomen. Daarom heeft NS-Railinfrabeheer, in overleg met de Bevoegd Gezag (Ministerie van LNV, Directie Oost), de provincie Zuid-Holland en de Commissie M.e.r. besloten hiervoor een aparte m.e.r.-procedure te doorlopen.

In het Tracébesluit is een tracé gekozen waarbij de Betuweroute zo veel mogelijk is gebundeld met de A15 om de effecten op de omgeving te beperken.

Ter plaatse van de kruising met de Linge, juist ten oosten van Gorinchem, is de bundeling geoptimaliseerd. Redenen voor deze optimale bundeling zijn enerzijds van technische en financiële aard en anderzijds om het ruimtebeslag in de uiterwaarden zo klein mogelijk te maken.

Er wordt, ten behoeve van de Betuweroute, een spoorbrug over de Linge gebouwd naast de bestaande brug van de A15. De huidige brug voor de secundaire weg (de Zuiderlingedijk), die parallel aan de A15 loopt, wordt opgeschoven. Door de slechte grondslag is voor de verhoogde ligging van de Betuweroute en de weg een brede steunberm nodig. Deze steunberm is zo smal mogelijk gemaakt.

Figuur 1.1 **Overzicht Beschermd en Staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge"**



Een en ander veroorzaakt op de westoever van de Linge tussen km 27,35-27,52¹ een grensaanpassing van het natuurmonument, zie figuur 1.2.

Ten oosten van de Linge doet zich een vergelijkbare situatie voor. Hier moet door de aanleg van de Spoorlijn tussen km 27,92-28,03 de secundaire weg (Zuiderlingedijk) worden opgeschoven waardoor de grens van het natuurmonument opschuift, zie figuur 1.3.

Het grootste deel van de terreinen waarvoor de intrekking geldt, ligt in de gemeente Gorinchem in de provincie Zuid-Holland. Een heel klein deel van het oostelijke gebied ligt in de gemeente Lingewaal in de provincie Gelderland. Op het moment dat wordt gestart met de werkzaamheden aan de Betuweroute (er wordt gestreefd naar medio 1999) moet de intrekking van de aanwijzing "Beschermd en Staatsnatuurmonument" voor de betreffende terreinen hebben plaatsgevonden. Tussen het bevoegd gezag, provincie en initiatiefnemer is, in projectgroepverband, afgesproken dat alle partijen er naar streven om de werkzaamheden aan de Betuweroute volgens planning te laten starten.

Bij de start van de werkzaamheden moet NS ook beschikken over een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet die door de provincie wordt afgegeven. Bij deze vergunningprocedure wordt gezien welke invloed de (aanleg van de) Betuweroute heeft op de natuurwaarden in het Beschermd en Staatsnatuurmonument. Hierbij wordt ook de zogenaamde externe werking getoetst (beïnvloeding door een activiteit die buiten de begrenzing van het natuurmonument plaatsvindt).

Deze procedure staat los van de intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument en zal geen rol spelen bij de m.e.r.-procedure. Wel zal het MER informatie bevatten die bij de vergunningverlening een rol kan spelen.

1.2 Initiatiefnemer, bevoegd gezag en projectgroep

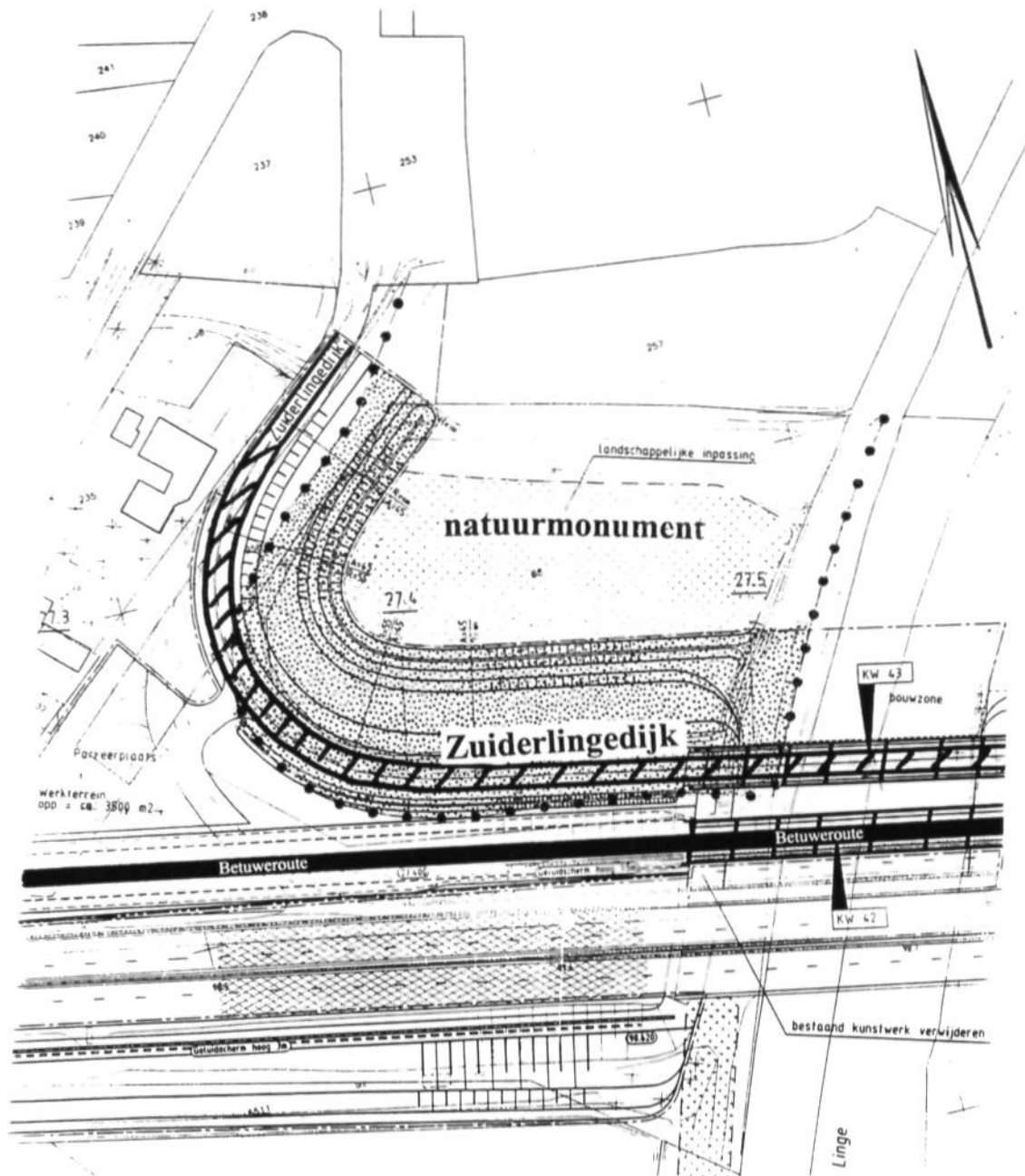
NS-Railinfrabeheer legt de Betuweroute aan in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. NS-Railinfrabeheer is aanvrager van de benodigde vergunningen en geldt als initiatiefnemer binnen de m.e.r.-procedure.

Als bevoegd gezag treedt het Ministerie van LNV (Directie Oost) op. Zij neemt het besluit tot intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument.

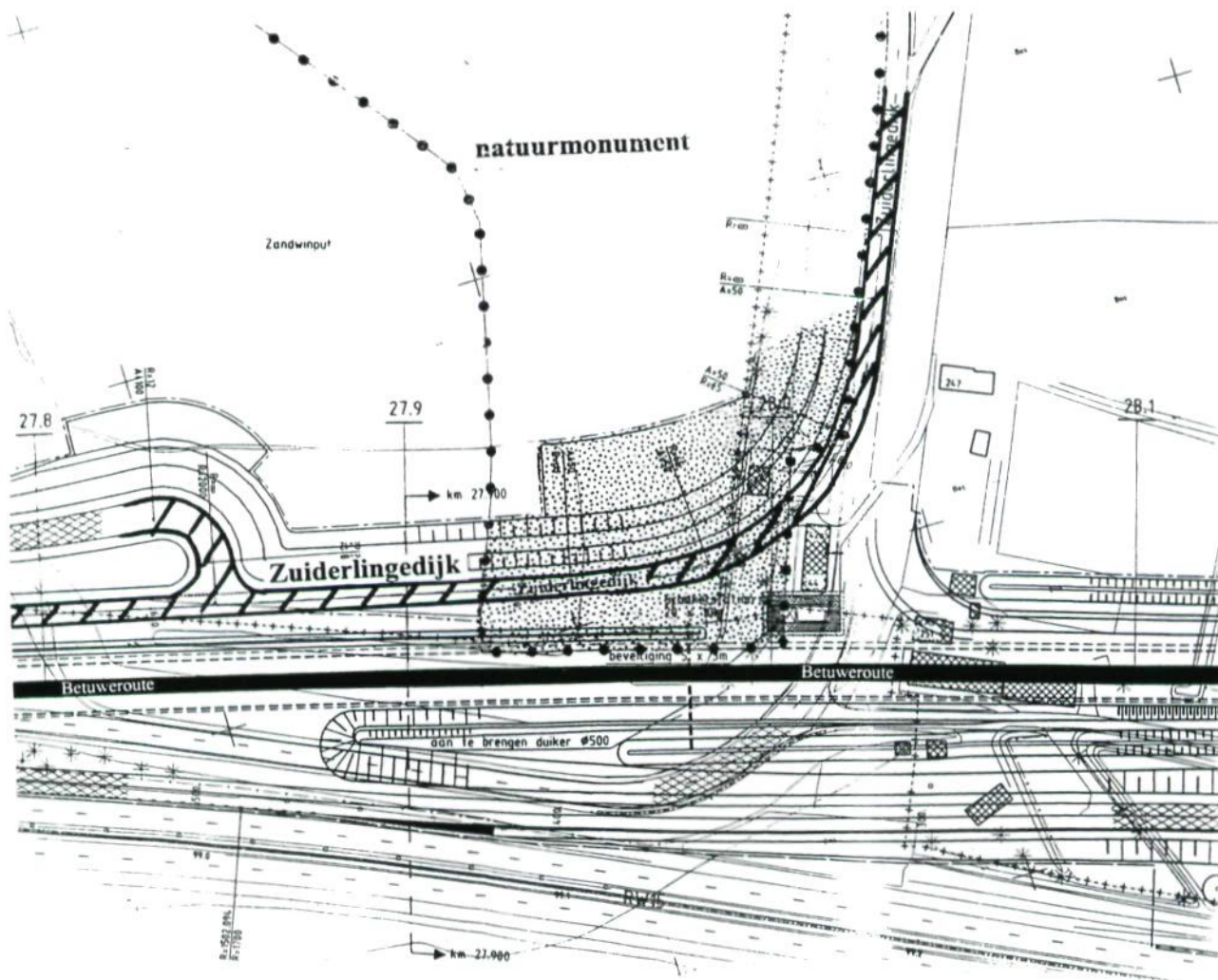
Bij het doorlopen van de m.e.r.-procedure wordt de initiatiefnemer bijgestaan door een projectgroep. Hierin hebben naast NS-Railinfrabeheer, het bevoegd gezag (Ministerie van LNV) en de provincie Zuid-Holland (die tevens de provincie Gelderland vertegenwoordigt) zitting. Voorliggende startnotitie is in samenspraak met de projectgroep tot stand gekomen.

¹ Het gaat hierbij om de kilometrering van de Betuweroute

Figuur 1.2 Te onttrekken Beschermd en Staatsnatuurmonument, gedeelte ten westen van de Linge (op de ondergrond is indicatief het van de Betuweroute geprojecteerd)



Figuur 1.3 Te onttrekken Beschermd en Staatsnatuurmonument, gedeelte ten oosten van de Linge (op de ondergrond is indicatief het plan van de Betuweroute geprojecteerd)



1.3 Rol van de Startnotitie

Met de publicatie van deze startnotitie is de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.-procedure) formeel van start gegaan. De startnotitie is het eerste product in de m.e.r.-procedure en geeft conform de Regeling startnotitie milieu-effectrapportage (Staatscourant 29 november 1993, nr. 223) inzicht in de doelstellingen van de initiatiefnemer, de aard en omvang van de voorgenomen activiteit, een aanduiding van de plaats van de voorgenomen activiteit, de te beschouwen alternatieven en de te verwachten milieu-effecten.

Door middel van de startnotitie wordt vooraf aan het Ministerie van LNV, de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cmer), de wettelijke adviseurs, belanghebbenden en omwonenden duidelijk gemaakt wat kan worden verwacht van het MER.

Inspraak op de startnotitie en het advies van de Cmer over de richtlijnen waaraan de inhoud van het MER dient te voldoen, bepalen de uiteindelijke inhoud van het MER. Het bevoegd gezag (LNV) stelt uiteindelijk de definitieve richtlijnen voor de inhoud van het MER vast. Aan deze vastgestelde richtlijnen zal het MER later worden getoetst.

Na de bekendmaking van de startnotitie ligt deze 4 weken ter visie. In die periode kan eenieder zijn/haar opmerkingen over de startnotitie kenbaar maken en aangeven welke onderwerpen in het MER zouden moeten worden bestudeerd en welke effecten hierbij van belang zijn. Negen weken na de bekendmaking van de startnotitie geeft de Cmer zijn advies voor de richtlijnen aan het Ministerie van LNV, die vervolgens de richtlijnen voor het MER opstelt. De procedure is schematisch weergegeven in figuur 1.4.

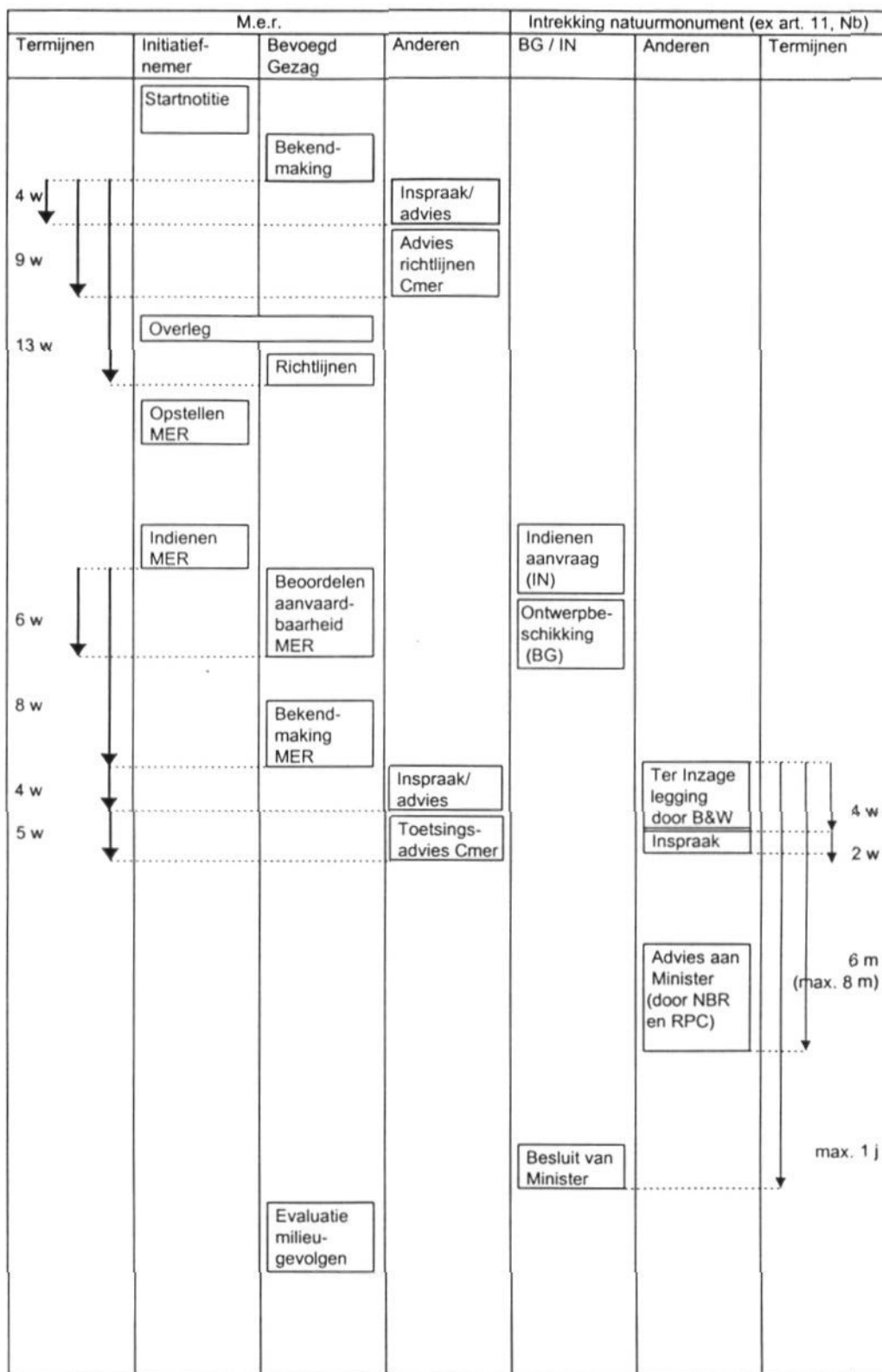
Inspraakreacties betreffende deze startnotitie kunnen worden gericht aan:

LNV Directie Oost
Postbus 554
7400 AN Deventer

1.4 Leeswijzer

In deze startnotitie wordt in **hoofdstuk 2** ingegaan op de probleem- en doelstelling en het beleidskader voor het te nemen besluit. **Hoofdstuk 3** beschrijft de huidige situatie in het Beschermd en Staatsnatuurmonument. In **hoofdstuk 4** wordt de voorgenomen activiteit beschreven. Bovendien wordt ingegaan op de wijze waarop wordt omgegaan met alternatieven. **Hoofdstuk 5** bevat een beschouwing over de te verwachten effecten van de aanleg van de Betuweroute. Tenslotte worden in **hoofdstuk 6** de besluiten die moeten worden genomen, de procedure en de inhoud van het MER beschreven. Achterin de startnotitie is een literatuurlijst opgenomen.

Figuur 1.4 Procedureschema van de milieu effectrapportage gecombineerd met de procedure voor de intrekking van de aanwijzing tot Beschermd of Staatsnatuurmonument.



2 PROBLEEMSTELLING EN DOEL

2.1 Besluit waarvoor het MER wordt opgesteld

Ten oosten van Gorinchem snijdt het tracé van de Betuweroute op twee plaatsen het meest zuidelijke deel van het Beschermd en Staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge" aan. Voordat de NS kan beschikken over de circa 1,46 ha, die binnen dit natuurmonument ligt, zal eerst de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument (ex artikel 11 en 21 van de Natuurbeschermingswet) moeten worden ingetrokken. Het besluit tot intrekking van de aanwijzing tot "Beschermd en Staatsnatuurmonument" is m.e.r.-plichtig op grond van het Besluit Milieu-effectrapportage (Lijst C, artikel 19). Als voorgenomen activiteit geldt de ingreep waarvoor de intrekking noodzakelijk is. Dat is in dit geval de aanleg van de Betuweroute.

2.2 Beleidskader

Tracébesluit Betuweroute

Primair is voor deze m.e.r.-procedure het Tracébesluit Betuweroute [2] van belang. Hierin is vastgelegd dat de Betuweroute wordt aangelegd en waar en hoe dit gebeurt. Voorafgaand aan dit Tracébesluit is de procedure van Planologische Kernbeslissing en Milieu-effectrapportage doorlopen (inclusief de bijbehorende inspraak- en bezwarenprocedures). Het tracé en de inrichting van de Betuweroute wordt in de m.e.r.-procedure voor de gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument van de Oeverlanden langs de Linge als een vaststaand gegeven beschouwd.

Overig relevant beleid

Daarnaast zal in het MER het overige relevante beleidskader worden geschetst op basis van (inter)nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsdocumenten, voorzover dit van invloed is op de voorgenomen activiteit.

Hierbij kunnen de volgende beleidsdocumenten een rol spelen:

Europese Gemeenschap

Vogelrichtlijn

Rijk

Natuurbeschermingswet 1968/Natuurbeschermingswet 1998

Derde Nota Waterhuishouding (1989) en het ontwerp voor de Vierde nota Waterhuishouding

Natuurbeleidsplan (1990)

Nota Landschap (1992)

Structuurschema Groene Ruimte (1993)

Uitwerking compensatiebeginsel SGR (1995)

Provincies

Zuid-Holland

Streekplan Zuidholland Oost (1995)

Beleidsplan Natuur en Landschap (1991)

Compensatiebeginsel Natuur en Landschap (1997)

Gelderland

Streekplan Gelderland (1996)

Richtlijn compensatie natuur en bos (1998)

Gemeenten

Bestemmingsplannen Gorinchem en Lingewaal

Overig

Beheersplan Linge (Waterschap van de Linge)

Intergraal waterbeheersplan Gelders Rivierengebied (Zuiveringsschap Rivierenland)

2.3

Doel van de milieu-effectrapportage

Het MER wordt opgesteld om de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij als bevoegd gezag in staat te stellen een besluit te nemen ingevolge artikel 11 en 21 van de (oude) Natuurbeschermingswet 1968 danwel artikel 15 van de nieuwe Natuurbeschermingswet 1998 over intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument voor een deel van het Beschermd en Staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge".

De nieuwe Natuurbeschermingswet treedt naar verwachting begin 1999 in werking. Als de nieuwe wet in werking is op het moment dat de Ontwerpbeschikking wordt gepubliceerd, wordt uitgegaan van de nieuwe wet. Als op dat moment de nieuwe wet nog niet in werking is, wordt de oude wet als leidraad gebruikt.

De doelstelling van de m.e.r. is:

Het bieden van de benodigde informatie aan het bevoegd gezag om het in staat te stellen het besluit tot intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument te nemen.

3 HUIDIGE SITUATIE

Het Beschermd en Staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge" omvat de natuurwetenschappelijke en landschappelijke waardevolle, buitendijkse gronden en wateren ter weerszijden van de rivier de Linge tussen de sluizen bij Asperen en de rijksweg bij Gorinchem. Het monument wordt gekenmerkt door de uiterwaarden van de rivier de Linge, grienden, bosjes, rietvelden, rietruigten en andere kleinschalige elementen. In het gebied komen minder algemene plantengemeenschappen, zeldzame plantensoorten en weinig algemene tot zeldzame vogels voor. Het gebied heeft een functie als broed-, rust- en foerageergebied [3].

Voor de volgende deelgebieden wordt de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument ingetrokken:

Gebied aan de westzijde van de Linge (circa 0,90 ha)

Het gebied heeft een agrarische functie en wordt gekenmerkt door grasland, knotwilgen en intensief onderhouden slootjes. De natuurwaarde is, als gevolg van het agrarisch gebruik, vrij algemeen.

Gebied ten oosten van de Linge (circa 0,56 ha)

De oevers van met name de zuidzijde en oostzijde van de zandwínpas zijn waardevol vanwege het voorkomen van verschillende vegetatietypen. De volgende vegetatietypen en met name de overgangen hiertussen zijn van grote waarde: open water, rietland en elzenbroekbos. Het gebied wordt tevens gekenmerkt door de opslag van wilgen (bittere wilg, grijze wilg, geoorde wilg, duitse dot) en zwarte els.

4 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

4.1 Aanleg van de Betuweroute

4.1.1 Algemeen

De m.e.r. kent als voorgenomen activiteit:

de aanleg van de Betuweroute ter plaatse van het Beschermd en Staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge".

Deze activiteit is beschreven in het Tracébesluit Betuweroute.

In paragraaf 4.1.2 wordt aangegeven welke alternatieven in het voortraject van het Tracébesluit voor de Betuweroute een rol hebben gespeeld binnen het studiegebied. Paragraaf 4.1.3 geeft de relevante inhoud van het Tracébesluit Betuweroute weer en paragraaf 4.1.4 gaat in op mitigerende en compenserende maatregelen in het Tracébesluit.

Paragraaf 4.2 beschrijft hoe in het MER wordt omgegaan met alternatieven.

4.1.2 Alternatieven in het MER-Betuweroute

Op basis van het MER-Betuweroute is in het Tracébesluit Betuweroute gekozen voor een bundeling van de Betuweroute met de A15. In het MER is echter voor het studiegebied ook een ander tracé onderzocht: een tracé met bundeling met de *bestaande spoorlijn die door Leerdam loopt*. Bij een vergelijking van de beleidsaspecten, effecten op natuur, landschap, milieu, sociale en economische aspecten, kosten en exploitatie kwam het alternatief met bundeling met de A15 als beste naar voren. Voor een beschrijving van de afweging wordt verwezen naar het PKB Betuweroute, deel 1.

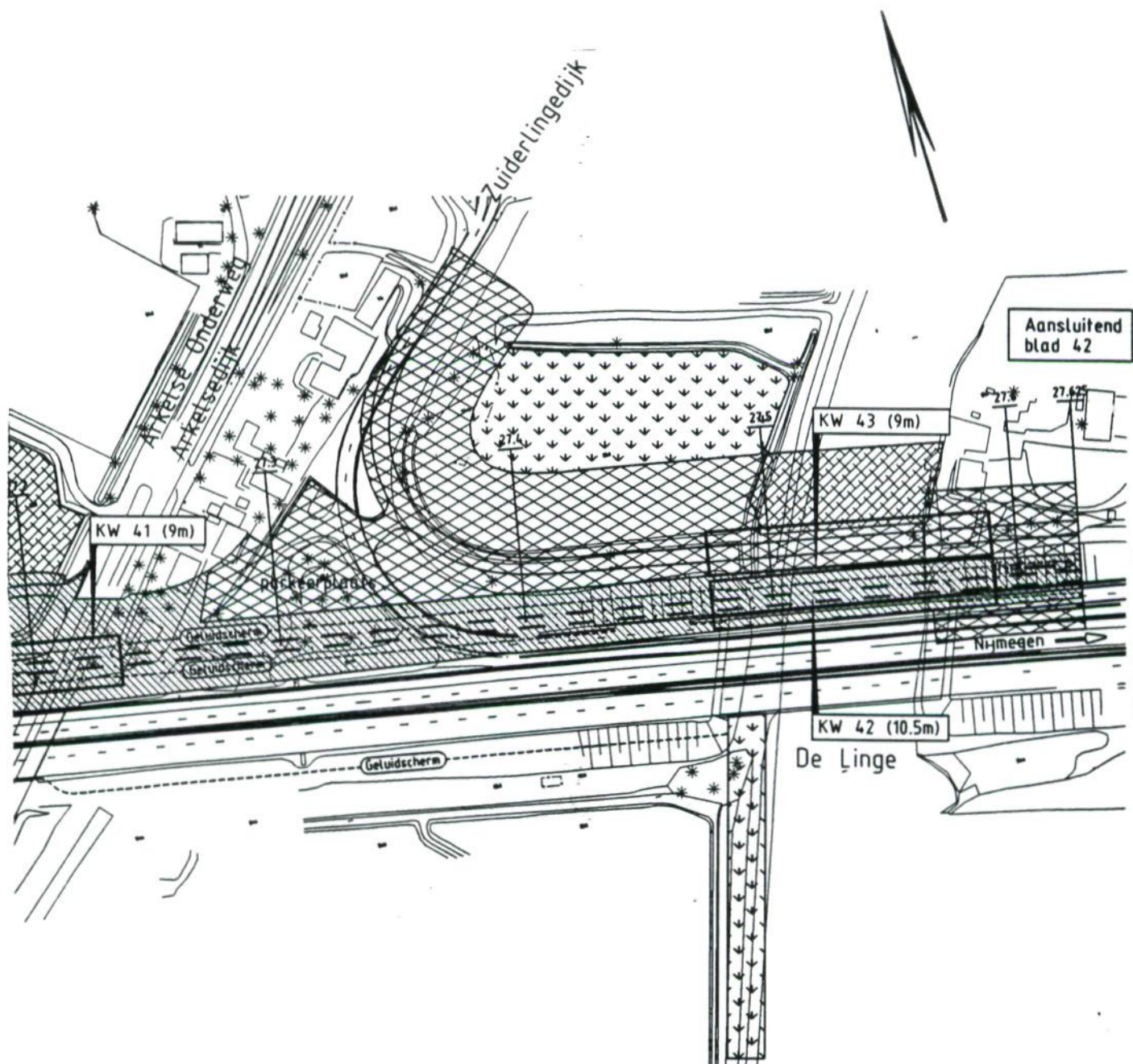
4.1.3 Betuweroute ter plaatse van het Beschermd en Staatsnatuurmonument

In deze paragraaf wordt de inhoud van het Tracébesluit Betuweroute weergegeven, voorzover die betrekking heeft op het gebied tussen de kruising met de Arkelsedijk (km 27,2) en de Zuiderlingedijk (km 28,05). In figuur 4.1 en 4.2 zijn de bijbehorende tekeningen uit het Tracébesluit opgenomen.

Tracé

Ter plaatse van de kruising met de Arkelsedijk ligt de Betuweroute verhoogd om deze weg te kunnen kruisen. Het spoor blijft op deze hoogte om aan te sluiten op de brug over de Linge. Het tracé en de naar het noorden verschoven Zuiderlingedijk gaan daarbij over een deel van het bedrijventerrein aan de (voormalige) zandwinplas.

Figuur 4.1 Tekening uit het Tracébesluit voor het deel tussen km 27,2 en 27,625

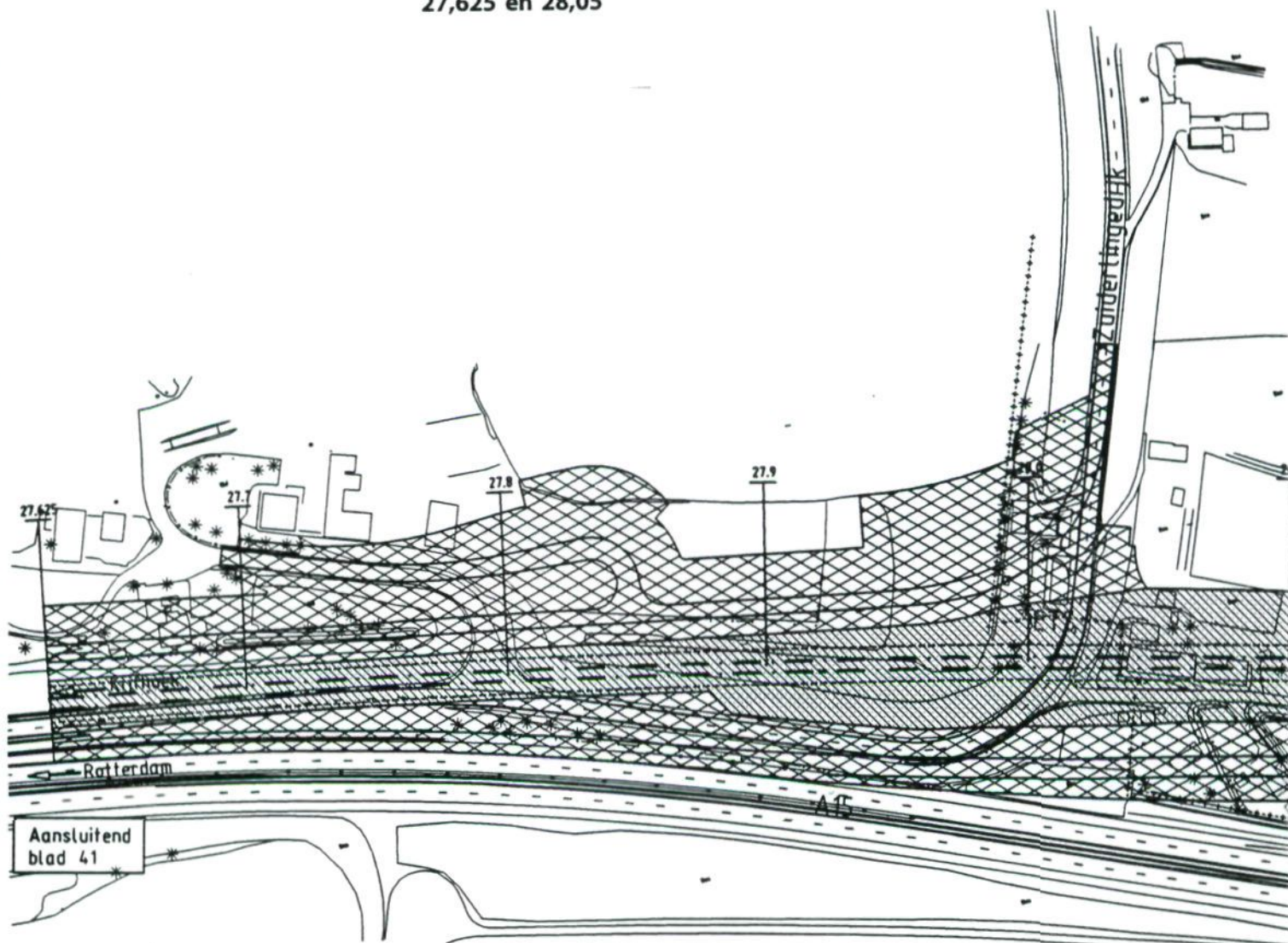


LEGENDA

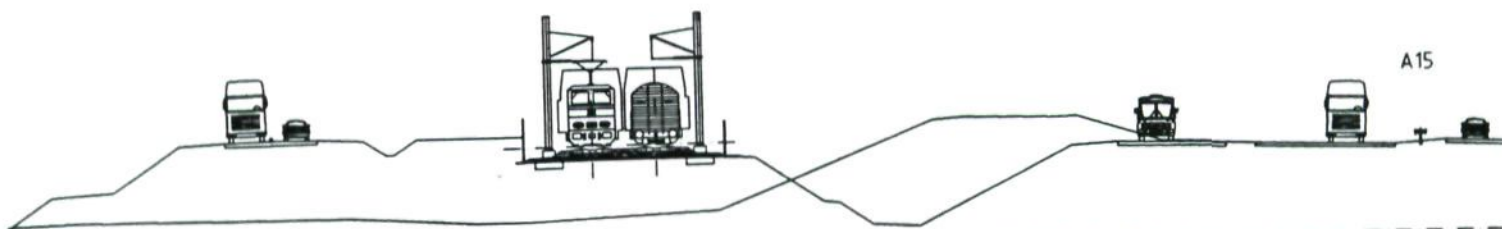
- Spoorzone met aslijnen
Emp = Emplacement
- Spoorzone met aslijnen
van bestaand spoor
- Voorziening ten behoeve van elektrotechnische systemen
- Maatregelvlak Infrastructuur
- Kunstwerk
- Aan huidige bestemming
te onttrekken bebouwing
- Maatregelvlak Landschapsplan
p.d. = nadere indicatie plas/dras-writhing
s.g. = nadere indicatie soortenrijk grasland
s.b. = nadere indicatie struweel/bos
- Bouwzone later in te richten als
maatregelvlak landschapsplan
v.d. = vormgeving depot
- Bouwzone

- Maatregelvlak Waterhuishouding
- Oeverontwikkelingszone
- Laanbeplanting
- G 1 (10m)
Gebouw met nummeraanduiding (met maximale
hoogte gebouw in meters t.o.v. N.A.P.)
- KW 72 (12m)
Kunstwerk met nummeraanduiding (met maximale
hoogte kunstwerk in meters t.o.v. N.A.P.)
- KW (B) 5m
Aan te passen bestaand kunstwerk met nummeraanduiding
- Gemeentegrens
- Rijksgrens
- Geluidscherm
- Duiker
- Hoofdwaterring
- Waterkeringen
- Gemeel

Figuur 4.2 Tekening uit het Tracébesluit voor het deel tussen km 27,625 en 28,05



Gemeente GORINCHEM



dwarsprofiel km 27.9

schaal 1:500

Ten oosten van de Linge is aan de zuidzijde van de A15 een bedrijventerrein in ontwikkeling. Tevens is hier voorzien in uitbreiding van de woonbebouwing. Ter hoogte van de Spijkse Steeg ligt het tracé nagenoeg op maaiveld. Deze kruisende weg wordt over de Betuweroute heen gevoerd, waarna het tracé de gemeente Gorinchem verlaat.

Bodem en aardenbaan

De vormgeving en het ruimtebeslag van de aardenbaan hangen nauw samen met de plaatselijke bodemgesteldheid. De bodem bestaat uit een slappe deklaag op een draagkrachtige zandlaag. Uit geotechnisch en geohydrologisch bodemonderzoek is gebleken dat de slappe deklaag in de gemeente Gorinchem bestaat uit verschillende klei- en veenlagen. De dikte van de deklaag bedraagt circa 9 meter.

In verband met de slappe deklaag wijkt het dwarsprofiel van de aardenbaan in de gemeente Gorinchem af van het standaardprofiel. Om de stabiliteit van de aardenbaan te waarborgen, worden plaatselijk steunbermen aangelegd. In combinatie daarmee worden de spoorsloten plaatselijk tot 16 meter uit de teen van het talud gegraven.

Bovenbouw en electrotechnische systemen

Ten zuiden van de Zuiderlingedijk komt bij km 28,0 een gebouw voor Electrotechnische systemen. De afmetingen bedragen circa 4 bij 8 meter. De hoogte is ongeveer 4 meter.

Kunstwerken

Er komt een spoorbrug over de Linge. De lengte hiervan bedraagt 105 meter. De brug is 15 meter breed en hij ligt op 8,5 meter boven maaiveld (9,5 meter +NAP). *De doorvaarthoogte bedraagt 6,6 meter. De brug bestaat uit een aantal overspanningen.* Het kunstwerk is gedeeltelijk gesitueerd op de plaats waar de secundaire weg "Zuiderlingedijk" de Linge kruist. In verband hiermee wordt de bestaande brug gesloopt.

Naast deze brug komt, ter vervanging van de bestaande verkeersbrug, een verkeersbrug, die ongeveer 30 meter noordelijker komt te liggen. De brug kent een aantal overspanningen en is 105 meter lang en 12 meter breed. Hij ligt op 7 meter boven maaiveld (8 meter +NAP). De doorvaarthoogte bedraagt 6,6 meter.

(De genoemde maten zijn indicatief.)

Infrastructuur

Het zuidelijke gedeelte van de secundaire weg "Zuiderlingedijk" ligt in het *geprojecteerde tracé van de Betuweroute*. Door de Zuiderlingedijk naar het noorden te verschuiven, wordt de verbindingfunctie van deze weg gehandhaafd. Tevens wordt een nieuwe ontsluiting gerealiseerd ten behoeve van het aan de voormalige zandwinplas gelegen bedrijfsterrein.

Waterhuishouding

In de gemeente Gorinchem worden de tracés van de bestaande watergangen, die de Betuweroute kruisen, gehandhaafd. De Linge en het Merwedekanaal

zullen worden gekruist met een brug. Dit heeft geen gevolgen voor de waterhuishouding. Alleen tijdens de bouw van de bruggen wordt de doorvaart tijdelijk beperkt.

In de gemeente Gorinchem is aan de noordzijde van de Betuweroute over de gehele lengte een spoorloot opgenomen, uitgezonderd het deel tussen de kruising met de Linge en de Zuiderlingedijk. (Dit is de oostelijke uiterwaard van de Linge.)

4.1.4 Mitigatie

Op basis van omgevingskenmerken en de spoorgegevens van de Betuweroute is de geluidsbelasting op woningen en andere geluidgevoelige objecten in de gemeente Gorinchem berekend. Aan de hand van de criteria zoals verwoord in het algemene deel van het Tracébesluit (hoofdstuk 3) zijn de te nemen maatregelen bepaald. Zowel aan de noord- als de zuidzijde van de Betuweroute komen over de gehele lengte van het studiegebied geluidschermen. De dimensies daarvan zijn weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Maatvoering van de geluidschermen langs de Betuweroute binnen het studiegebied

Noordzijde			Zuidzijde		
[km-km]	lengte [m]	hoogte [m+BS*]	[km-km]	lengte [m]	hoogte [m+BS*]
26,53 - 27,10	570	1,5	26,53 - 27,40	870	3
27,10 - 27,60	500	3	27,40 - 28,30	900	1,5
27,60 - 28,70	1.230	2			

* de hoogte van de geluidschermen is gemeten vanaf de bovenkant van de spoorstaven (BS).

4.1.5 Compensatie

Algemeen

Bij de Betuweroute is uitgegaan van een pakket van maatregelen voor de compensatie van de effecten van de Betuweroute als geheel. Uitgaande van een zo gunstig mogelijke tracering van de Betuweroute langs de A15, aandacht voor de wijze van uitvoering (baanlichaam op maaiveld en tunnels op de twee meest kwetsbare plaatsen) is een pakket van aanvullende maatregelen in de vorm van verzachtende maatregelen en maatregelen voor het creëren van vervangende waarden als uitwerking van het compensatie beginsel opgenomen. Het gaat dan om:

- een landschapsplan met mitigerende maatregelen als faunapassages, oeververbindingen, laanbeplantingen, ecologische inrichting van spoorbermen en compenserende maatregelen als aanleg van bos- en natuurontwikkeling;
- geluidschermen;
- architectonische vormgeving (krachtig-rank) van onder andere kunstwerken, geluidschermen en gronddepots.

Het landschapsplan, dat als bijlage bij PKB deel 3 is opgenomen, is als uitgangspunt genomen voor de in dit Tracébesluit opgenomen concrete maatregelen. Deze maatregelen sluiten aan op het Rijksbeleid zoals dit is verwoord in de Nota Landschap, het Natuurbeleidsplan en het Structuurschema Groene Ruimte.

Oorspronkelijk was in het Voorontwerp Tracébesluit (VTB) nagenoeg over de hele lengte van het tracé aan de noordzijde een "landschappelijke inpassingsstrook" geprojecteerd met een breedte van 20 meter.

Tijdens de behandeling van de Tweede Kamer van het kabinetsbesluit van april 1995 is besloten, met het oog op de hoge landschappelijke en natuurlijke waarden van het Rijnstrangengebied, tot de aanleg van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Om de daarvoor benodigde financiële middelen vrij te maken is ervoor gekozen om de landschappelijke strook langs het tracé te laten vervallen.

Tevens is besloten tot de landschappelijke inpassing van andere bijzondere elementen in het tracé zoals de passage van de Sophiapolder, de ecologische verbindingzone nabij het Alblasserbos, de kruising met De Giessen (Tunnel), de passage van Schelluinen, de vormgeving van depots in de gemeente Geldermalsen en Lingewaal en de landschappelijke inpassing van de bestaande spoorlijn Zevenaar-Duitse Grens. Ten slotte wordt aandacht geschonken aan de herinrichting van het gebied van de Huidige Havenspoorlijn (in Rotterdam en Barendrecht) die door de aanleg van de Betuweroute zal komen te vervallen.

Met deze maatregelen is in het Tracébesluit de compensatie van de Betuweroute in zijn geheel geregeld. De aantasting van de natuurwaarden binnen het Beschermde en Staatsnatuurmonument is daarmee ook geregeld.

Landschapsplan binnen het studiegebied

Op de westoever van de Linge worden zowel ten noorden als ten zuiden van de spoorbaan moerassige gebieden ontwikkeld. Migratie van water- en oevergebonden dieren kan plaatsvinden onder de brug over de Linge. Op deze manier wordt een bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de Linge tot een ecologische verbindingzone in het landschap.

Bij de bovengenoemde maatregelen moet worden aangetekend dat ze alleen kunnen worden gerealiseerd als de betreffende gronden minnelijk kunnen worden verworven of als de eigenaren meewerken aan de realisatie daarvan (zie algemene deel van het Tracébesluit).

4.2 Alternatieven

Het Besluit op de Milieu-effectrapportage geeft aan dat binnen een m.e.r. redelijke alternatieven voor de voorgenomen activiteit moeten worden ontwikkeld.

Het Tracébesluit is inmiddels genomen waarmee de ligging en inrichting van de Betuweroute vast is gesteld. Binnen dit beleidskader is het niet mogelijk om redelijke alternatieven voor de aanleg van de Betuweroute te ontwikkelen. Dit geldt ook voor een Meest Milieuvriendelijk Alternatief.

In het m.e.r. Gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument van de "Oeverlanden langs de Linge" worden daarom geen alternatieven ontwikkeld.

5 TE VERWACHTEN MILIEU-EFFECTEN

Geluid

De grootste geluidsbelasting op het natuurgebied wordt veroorzaakt door de A15. Momenteel treden er geluidsbelastingen op tot circa 70 dB(A). De Betuweroute veroorzaakt, door het plaatsen van de geluidschermen, geen hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A) bij woningen, met uitzondering van een aantal woningen waarvoor een 'hogere waarde' wordt aangevraagd.

De Betuweroute zal ter plaatse van de kruising met de Linge, volgens het Tracébesluit, slechts marginaal bijdragen aan het totale geluidsniveau.

Trillingen

De mogelijke nadelige gevolgen als gevolg van passerende goederentreinen op de aanwezige natuurwaarden in het gebied zijn niet bekend. Gegevens hierover ontbreken.

Licht

Er zal door de Betuweroute geen extra lichtverstoring optreden. Door de plaatsing van geluidschermen zal de huidige lichtverstoring door de A15 afnemen.

Visuele hinder

Momenteel is vanuit het Natuurmonument zicht op de bruggen van de Zuiderlingedijk en de A15 en op de grondlichamen van beide wegen. Na de aanleg van de Betuweroute zal een vergelijkbare situatie ontstaan. De Betuweroute komt op dezelfde hoogte als de al bestaande A15. Er is zicht op de nieuwe bruggen van de Zuiderlingedijk en de Betuweroute en de bestaande van de A15. De grondlichamen en steunbermen van de nieuwe zuiderlingedijk zullen daarnaast opnieuw het zicht bepalen. Langs de Betuweroute worden geluidschermen geplaatst die het zicht op de treinen zullen beperken.

Natuurwaarden

Als gevolg van de Betuweroute zal het meest zuidelijke gedeelte van het natuurmonument verdwijnen. Omdat het geen doorsnijding maar een aansnijding betreft zijn de gevolgen voor wat betreft landschap en natuur beperkt. De habitat die verloren gaat bestaat uit twee gedeelten, namelijk:

Gebied aan de westzijde van de Linge (circa 0,9 ha)

Het gebied heeft een agrarische functie en wordt gekenmerkt door grasland, knotwilgen en intensief onderhouden slootjes. De natuurwaarde is, als gevolg van het agrarisch gebruik, vrij algemeen.

Gebied ten oosten van de Linge (circa 0,56 ha)

De oevers van met name de zuidzijde en oostzijde van de zandwinplas zijn waardevol vanwege het voorkomen van verschillende vegetatietypen. De volgende vegetatietypen en met name de overgangen hiertussen zijn van grote

waarde: open water, rietland en elzenbroekbos. Het gebied wordt tevens gekenmerkt door de opslag van wilgen (bittere wilg, grijze wilg, geoorde wilg, duitse dot) en zwarte els.

In het Tracébesluit is een plan opgenomen om in een weiland in de westelijke uiterwaard van de Linge en langs de oever van de Linge de natuurwaarden te vergroten. In het weiland wordt een poel met beplanting voorgesteld en langs de Linge een natuurlijke oever. Indien deze planelementen kunnen worden uitgevoerd (dit is onder meer afhankelijk van de mogelijkheden tot grondverwerving), zal de ecologische waarde van het Natuurmonument worden vergroot.

6 BESLUITVORMING

6.1 Te nemen besluiten

Intrekking aanwijzing tot beschermd en staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge"

Op basis van de informatie uit dit milieu-effectrapport neemt het bevoegd gezag, het Ministerie van LNV, een besluit over de intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument voor een deel van het Beschermd en Staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge".

Vergunningverlening ingevolge de Natuurbeschermingswet

De Natuurbeschermingswet geeft aan dat het verboden is om zonder vergunning van de provincie (Gedeputeerde Staten) of in strijd met bij een dergelijke vergunning gestelde voorwaarden handelingen te verrichten die schadelijk zijn voor het natuurmonument. Het kan daarbij ook gaan om activiteiten die buiten de begrenzing van het natuurmonument plaatsvinden (externe werking). Deze vergunning wordt door de provincie Zuid-Holland afgegeven.

6.2 De verdere procedure

Met de publicatie van deze startnotitie is de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.-procedure) formeel van start gegaan. Door middel van de startnotitie wordt vooraf aan het Ministerie van LNV, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cmer), de wettelijke adviseurs, belanghebbenden en omwonenden duidelijk gemaakt wat kan worden verwacht van het MER. Inspraak op de startnotitie en het advies van de Cmer over de richtlijnen waaraan de inhoud van het MER dient te voldoen, bepalen de uiteindelijke inhoud van het MER. Het bevoegd gezag (LNV) stelt uiteindelijk de definitieve richtlijnen voor de inhoud van het MER vast. Aan deze vastgestelde richtlijnen zal het MER later worden getoetst.

Na de bekendmaking van de startnotitie ligt deze 4 weken ter visie. In die periode kan eenieder zijn/haar mening over de startnotitie kenbaar maken en aangeven welke onderwerpen in het MER zouden moeten worden bestudeerd en welke effecten hierbij van belang zijn. Negen weken na de bekendmaking van de startnotitie geeft de Cmer zijn advies voor de richtlijnen aan het Ministerie van LNV, die vervolgens de richtlijnen voor het MER opstelt. De procedure is schematisch weergegeven in figuur 1.4.

Nadat de richtlijnen zijn vastgesteld door het bevoegd gezag kan worden begonnen met het opstellen van het MER. Als het MER gereed is, wordt het aangeboden aan het Ministerie van LNV, die in een periode van maximaal 6 weken het MER beoordeelt. Tegelijk wordt een ontwerpbeschikking opgesteld voor de intrekking van aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument. Nadat het MER door het bevoegd gezag aanvaardbaar is verklaard, wordt het

MER tegelijk met de ontwerpbeschikking bekend gemaakt (maximaal 8 weken na indiening bij bevoegd gezag).

Na de bekendmaking volgt een periode van inspraak/advies en toetsing. Gedurende een periode van vier weken ligt het MER en bijgevoegde stukken ter inzage. Gedurende deze vier weken kan een ieder reageren. De Commissie m.e.r toetst het MER aan de wettelijke eisen en de richtlijnen en gaat na of er onjuistheden instaan. De commissie stuurt haar toetsingsadvies uiterlijk vijf weken na het einde van de inspraaktermijn aan het Ministerie van LNV. Intussen stelt de provincie haar advies aan de Minister op. Zij brengt dit uit na publicatie van het toetsingsadvies zodat deze meegewogen kan worden bij het provinciale advies.

Na het beschikbaar komen van het advies aan de minister kan een besluit worden genomen over de gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument. Het bevoegd gezag neemt het besluit uiterlijk 12 maanden na publicatie van de ontwerpbeschikking.

6.3

Inhoud van het milieu-effectrapport

Het MER wordt zodanig opgesteld dat deze voldoet aan de, door het bevoegd gezag vastgestelde, richtlijnen voor het MER.

In het milieu-effectrapport zullen de volgende zaken worden beschreven:

- **Voorgenomen activiteit, probleemstelling, doelstelling en besluitvorming**

Hier wordt ingegaan op het besluit waarvoor het MER wordt opgesteld: het gedeeltelijk intrekken van de aanwijzing tot 'Beschermd en Staats Natuurmonument'. Het vervolgtraject wordt in hoofdlijnen beschreven. Daarbij wordt ingegaan op de compensatie van de natuurwaarden, de benodigde vergunningen en de planning van het vervolgtraject.

- **Beschrijving van het huidige natuurmonument**

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de voor de besluitvorming meest essentiële kenmerken van het natuurmonument. Daarbij ligt de nadruk op de delen die als gevolg van de aanleg van de Betuweroute gaan verdwijnen of worden aangetast. De volgende aspecten zullen in ieder geval worden beschreven.

- abiotische milieu;
 - biotische milieu;
 - recreatie;
 - cultuurhistorie.

- **Alternatieven**

Er worden voor de aanleg van de Betuweroute geen alternatieven beschreven.

- **Effecten**

De effecten van de aanleg van de Betuweroute op het natuurmonument worden beschreven.

- **Leemten in kennis en evaluatie**

In dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de voor het MER relevante leemten in kennis en informatie die na de analyse van de milieu-effecten overblijven en die tot onvolledigheid kunnen leiden.

Het doel van de evaluatie achteraf is het bepalen van de daadwerkelijke omvang van de voorspelde milieu-effecten en het nagaan van de effectiviteit van de getroffen voorzieningen. In het MER wordt aangegeven welke aspecten in het evaluatieprogramma dienen te worden opgenomen. De verplichting tot het (laten) uitvoeren van de evaluatie ligt bij het bevoegd gezag.

LITERATUUR

- [1] NV Nederlandse Spoorwegen, Projectnota Betuweroute, Utrecht, april 1992
- [2] Ministerie van V&W en VROM, Tracébesluit Betuweroute, Den Haag, december 1996
- [3] NBLF, Beheersvisie beschermd natuurmonument Oeverlanden langs de Linge, december 1993
- [4] Ministerie van V&W/VROM, PKB Betuweroute deel 1 t/m 4, 1992/1993

Het project Betuweroute is een samenwerkingsverband van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en NS Railinfrabeheer