

BETUWEROUTE

**Milieu-effect-rapportage
Gedeeltelijke intrekking van
de aanwijzing tot Beschermde
en Staatsnatuurmonument
van de
'Oeverlanden langs de Linge'**

Managementgroep Betuweroute
Stationpark 450
Postbus 2685
3000 CP Rotterdam

Sliedrecht, 7 April 1999

Kenmerk	BR/DSG/00/H/46224-17.330
Status	definitief
Telefoon	+ 31 (0)184 - 48 15 53
Telefax	+ 31 (0)184 - 48 15 82

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

ERRATA

In de verwijzingen naar figuren en tabellen van het MER "Oeverlanden langs de Linge" zijn enkele fouten geslopen:

- Op **pagina 68** zijn diverse verwijzingen naar figuren foutief opgenomen. Een verbeterde versie van deze pagina is op de achterkant van deze errata afgedrukt.
- Op **pagina 78** staat een tabel met als nummering *Tabel 6.1*. Dit moet zijn *Tabel 6.2*.
- Op **pagina 83** staat bovenaan een verwijzing naar *figuur 5.4*. Dit moet zijn *figuur 6.8*.
- De afgebeelde figuur is niet *figuur 5.4*, maar *figuur 6.8*.
- Op **pagina 86** wordt verwezen naar *tabel 6.2*, die op dezelfde pagina staat. In zowel de verwijzing als de kop van de tabel dient sprake te zijn van *tabel 6.3*.

6.2.6 Verstoring door verkeer

De verkeerskundige aspecten die van invloed zijn op het natuurmonument betreffen de volgende aspecten: geluid, zichtbaarheid en licht.

Geluid

In de toekomstige situatie zijn er in het studiegebied drie belangrijke bronnen van geluid:

- de A15, een bron die nu ook bestaat en die door de toename van het verkeer belangrijker zal worden;
- de Betuweroute;
- de ZuiderLingedijk met een beperkt gebruik, maar doordat hij zo dicht op het natuurmonument ligt, wel een belangrijke bron. Ook hier zal de verkeersintensiteit toenemen en dus ook de geluidproductie.

In de figuren 6.3 en 6.4 zijn de geluidcontouren van de Betuweroute (met geluidschermen) weergegeven in 2010 voor zowel de dagperiode als de etmaalwaarde. In de dagperiode blijft de geluidbelasting beperkt in vergelijking met die van de A15. (zie figuur 3.8 en 3.9). Voor de etmaalwaarde liggen de contouren veel verder uit elkaar en zijn ze vergelijkbaar met die van de A15.

Bij de aanleg van de Betuweroute worden geluidschermen geplaatst die ook het geluid van de A15 afschermen. In de figuren 6.1 en 6.2 zijn de contouren voor de A15 weergegeven met de geluidschermen van de Betuweroute. Voor zowel de dagperiode als de etmaalwaarde levert dit een grote reductie ten opzichte van de autonome ontwikkeling (figuren 3.8 en 3.9).

In de figuren 6.5 en 6.6 is de situatie weergegeven waarbij de geluidbelasting van de Betuweroute en de A15 bij elkaar zijn opgeteld. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling, die in rode lijnen is weergegeven (conform de figuren 3.8 en 3.9), valt op dat in de dagperiode de geluidbelasting lager is dan bij de autonome ontwikkeling (de 60 dB(A)-contour komt niet meer voor). Voor de etmaalwaarde (nachtperiode + 10 dB(A)) is de geluidbelasting groter na de aanleg van de Betuweroute. Dit komt omdat het gebruik van de Betuweroute 's nachts nauwelijks lager is dan overdag, terwijl het gebruik van de A15 's nachts wel afneemt. Geconcludeerd kan worden dat de aanleg van de Betuweroute 's nachts voor een toename van de geluidbelasting zorgt en overdag neemt de geluidbelasting iets af. De totaalbeoordeling is licht negatief.

Trillingen

Tot op heden zijn er geen wettelijke richtlijnen waaraan optredende trillingen kunnen worden getoetst. De laatste jaren is de meest gebruikte set beoordelingscriteria die van de in 1993 uitgegeven richtlijnen van de Stichting Bouw Research. Met hinder wordt hinder voor personen bedoeld. Normen of richtlijnen voor hinder voor dieren zijn niet bekend.

Bij de aanleg van een nieuwe spoorlijn wordt uitgegaan van een V_{eff} -contour 0,1. Onder deze waarde is volgens de SBR-richtlijn geen sprake van hinder, indien de waarde zich begeeft tussen 0,1 en 0,25 is er sprake van enige (nauwelijks) hinder.

	INHOUD	Pagina
	SAMENVATTING	
	S.1 Aanleiding	1
	S.2 Probleem- en doelstelling	1
	S.3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling	3
	S.4 Voorgenomen activiteit	4
	S.5 Alternatieven	4
	S.6 Effecten	6
	S.7 Beschermingsformules van SGR en Habitatrichtlijn	8
1	INLEIDING	
	1.1 Aanleiding	1
	1.2 Voorgenomen activiteit en te nemen besluit	3
	1.3 Initiatiefnemer, bevoegd gezag en projectgroep	6
	1.4 Leeswijzer	6
2	PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BELEIDSKADER	
	2.1 Besluit waarvoor het MER wordt opgesteld	7
	2.2 Beleidskader	7
	2.3 Doel van de milieu-effectrapportage	22
3	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	
	3.1 Inleiding	23
	3.2 Ruimtegebruik	23
	3.3 Bodem	27
	3.4 Water	28
	3.5 Landschap	30
	3.6 Natuur	33
	3.7 Verstoring door verkeer	36
4	VOORGENOMEN ACTIVITEIT	
	4.1 Inleiding	45
	4.2 Alternatieven in het MER-Betuweroute	45
	4.3 Betuweroute ter plaatse van het Beschermde en Staatsna- tuurmonument	45
	4.4 Gebruik van de Betuweroute	55
5	ALTERNATIEVEN	
	5.1 Inleiding	57
	5.2 Uitvoeringsalternatieven	57
	5.3 Inrichtingsalternatieven	61
	5.4 Alternatieven in dit MER	61

6	EFFECTEN	
6.1	Inleiding	65
6.2	Effecten van de voorgenomen activiteit	65
6.3	Effecten van de alternatieven	78
6.4	Meest Milieuvriendelijk Alternatief	82
6.5	Vergelijking van de effecten	86
7	BESCHERMINGSFORMULES VAN HET SGR EN DE HABITATRICHTLIJN	
7.1	Inleiding	87
7.2	Beschermingsformules van het SGR	88
7.3	Beschermingsformules van de EU-Vogelrichtlijn	89
8	BESLUITVORMING	
8.1	Te nemen besluiten	93
8.2	De procedure van de m.e.r.	93
9	LEEMTEN IN KENNIS EN EVALUATIE	
9.1	Inleiding	97
9.2	Leemten in kennis	97
9.3	Evaluatieprogramma	97
	LITERATUUR	99

SAMENVATTING

S.1 Aanleiding

Met het Tracébesluit Betuweroute van maart 1996 is in grote lijnen vastgelegd hoe de Betuweroute zal worden aangelegd. Het tracé ligt over een grote lengte gebundeld met de A15 om de effecten op de omgeving te beperken. Ook ter plaatse van de kruising met de Linge, juist ten oosten van Gorinchem, is dit het geval.

Grote delen van de uiterwaarden van de Linge zijn aangewezen als Natuurmonument "Oeverlanden langs de Linge". De Betuweroute snijdt dit Natuurmonument bij de kruising van de Linge juist aan. Daarom zal 1,46 ha aan het natuurmonument moeten worden onttrokken. Deze 1,46 ha is opgedeeld in twee delen: een deel in de westelijke en een deel in de oostelijke uiterwaarden. Het westelijke deel bestaat uit een weiland met knotbomen en het oostelijk deel is een moerasgebiedje aan de rand van een zandwinplas. Beide delen van het studiegebied worden van elkaar gescheiden door de Linge en een betoncentrale (die geen deel uitmaakt van het natuurmonument).

De intrekking van de aanwijzing tot natuurmonument is een besluit dat door de Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij wordt genomen. Het is een m.e.r.-plichtig besluit.

Voor de voorliggende MER is de voorgenomen activiteit:

De aanleg van de Betuweroute ter plaatse van de kruising van de Linge in de gemeente Gorinchem tussen km 27,2 en 28,05.

Het besluit, waarvoor deze MER is opgesteld, is:

De gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument van de Oevers van de Linge voor een gebied met een totale omvang van ongeveer 1,46 hectare.

S.2 Probleem- en doelstelling

Tracébesluit Betuweroute

Primair is voor deze m.e.r-procedure het Tracébesluit Betuweroute 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). Op 28 mei 1998 heeft de Raad van State een uitspraak gedaan over het Tracébesluit Betuweroute. Daarmee is het Tracébesluit voor onder meer het studiegebied onherroepelijk geworden. 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.

Maatschappelijke noodzaak voor het aanleggen van de Betuweroute

De noodzaak voor het aanleggen van de Betuweroute is bij de behandeling van de conclusies van de Commissie Betuweroute (Commissie Hermans) op 21 april 1995 door het kabinet onderschreven.

Compensatie

De compensatie van de schade die de aanleg van de Betuweroute aan natuur en landschap veroorzaakt, is in een pakket van maatregelen geregeld. Het kabinet heeft hiertoe in april 1995 besloten bij de behandeling van het voorstel om een deel van de middelen voor het landschapsplan te besteden aan onder meer een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Belangrijke overweging hierbij was dat het beschermen van bestaande natuurwaarden de voorkeur geniet boven het ontwikkelen van nieuwe natuurwaarden.

Dit besluit is genomen voordat het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) van kracht werd. (In dit SGR is aangegeven dat natuurwaarden die verloren gaan 1 op 1 moeten worden gecompenseerd. De provincies hebben beleid geformuleerd waarin dit principe is uitgewerkt.)

Met het pakket aan maatregelen is in het Tracébesluit de compensatie van de Betuweroute in zijn geheel vormgegeven.

De compensatie van de aantasting van de natuurwaarden binnen het Beschermd en Staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge" is daarmee ook geregeld.

Omdat is uitgegaan van een totaalpakket van maatregelen voor de gehele Betuweroute is niet direct aanwijsbaar welke compensatie direct gekoppeld is aan de aantasting van natuurwaarden binnen het Natuurmonument "Oeverlanden langs de Linge".

Overig relevant beleid

Naast het Tracébesluit Betuweroute zijn voor de m.e.r. vooral de Natuurbeschermingswet en de Vogelrichtlijn van belang. De Natuurbeschermingswet geeft het kader aan waarbinnen het besluit tot intrekking van het natuurmonument moet plaatsvinden. De Vogelrichtlijn is van belang omdat een deel van de uiterwaarden van de Linge in de toekomst zal worden aangewezen als "speciale beschermingszone". Het tracé van de Betuweroute ligt niet binnen deze zone, maar er zal wel sprake zijn van zogenaamde externe werking door de Betuweroute (met name geluid).

Doelstelling van de m.e.r.

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 gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument te nemen.

S.3 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

De terreinen, die aan het natuurmonument worden onttrokken, liggen aan de zuidelijke rand van het natuurmonument. Momenteel worden ze sterk beïnvloed door de externe effecten van de A15 (geluid en licht) en de ZuiderLingedijk.

Bij de beschrijving wordt onderscheid gemaakt tussen de gedeelten ten westen en ten oosten van de Linge.

Gebied ten westen van de Linge (circa 0,9 ha)

Dit deel van het studiegebied ligt ten noorden van de A15 en de secundaire weg de ZuiderLingedijk. De zuid- en westzijde van het gebied wordt visueel afgeschermd door het grondlichaam van de ZuiderLingedijk. De noordzijde van het studiegebied grenst aan een boscomplex in de Vrouwenhuiswaard. In oostelijke richting heeft men uitzicht over de Linge en de betonmortelcentrale op de oostoever van de Linge.

Kenmerkend voor dit gebied is het extensieve grasland met aan de west- en noordzijde rijen knotwilgen langs een sloot aan de voet van de ZuiderLingedijk. Ook langs een sloot die het terrein doorsnijdt staan knotwilgen.

De natuurwaarden van het weiland zijn, als gevolg van het gebruik, beperkt. Tussen het weiland en de Linge ligt een lage zomerkade.

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

Dit gedeelte van het studiegebied wordt aan de westzijde begrensd door het industrieterrein van de betoncentrale dat is omzoomd met dichte jonge beplanting. Tegen de grens van het natuurmonument ligt een loswal. De loswal is omringd door een betonnen muur. Tussen de loswal en de ZuiderLingedijk ligt een drassige strook die begroeid is met riet en plaatselijk wilgenopslag.

Binnen de grenzen van het natuurmonument zijn de oevers van de zandwinplas begroeid met riet en opslag van onder meer wilgen. Het moerasgebiedje aan de zuidoever is begroeid met hoogopgaande bomen (voornamelijk Els). De natuurwaarden van dit moerasgebiedje zijn voor wat betreft de vegetatie relatief hoog. Door de externe werking van de A15 zijn de faunaïstische waarden beperkt.

Aan de oostzijde, net na de bocht in de ZuiderLingedijk staan twee geschakelde woningen op de dijk. Tegen het dijktafval liggen tuinen met hoogopgaande bomen. Onder aan de dijk staan schuren.

Het natuurmonument is hier niet toegankelijk, maar is vanaf de ZuiderLingedijk goed te overzien. In noordelijk en westelijke richting heeft men uitzicht op de zandwinplas en de omringende bosschages. Ook vanaf deze zijde is de betonmortelcentrale op de oostoever van de Linge prominent aanwezig.

S.4 Voorgenomen activiteit

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 naar het noorden 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. Een en ander veroorzaakt op de westoever van de Linge tussen km 27,35-27,52 een grensaanpassing van het natuurmonument.

Juist ten noorden van de steunberm voorziet het Tracébesluit Betuweroute in het aanleggen van een natuurontwikkelingsgebiedje waardoor de ecologische potenties van het gebied toenemen. (Deze natuurontwikkeling kan alleen worden gerealiseerd als de gronden kunnen worden verworven of als overeenstemming wordt bereikt met de eigenaren).

Ten oosten van de Linge doet zich een vergelijkbare situatie voor als in de westelijke uiterwaard. Hier moet door de aanleg van de spoorlijn tussen km 27,92-28,03 de secundaire weg (ZuiderLingedijk) eveneens worden opgeschoven waardoor de grens van het natuurmonument opschuift. Daardoor zal een strook moerasgebied verdwijnen.

S.5 Alternatieven

Ondanks het feit dat het Tracébesluit Betuweroute het tracé en de inrichting van de spoorlijn grotendeels vastlegt, zijn in dit MER enige alternatieven geformuleerd.

Westelijk deel van het studiegebied

Er is onderzocht of het ruimtebeslag van de steunberm in het westelijk deel van het studiegebied kan worden geminimaliseerd. Dit heeft geleid tot twee oplossingen:

- 1 langere bruggen;
- 2 een damwand in plaats van een steunberm

Daarnaast is onderzocht of het beplanten van de steunberm de negatieve effecten vermindert.

Oostelijk deel van het studiegebied

In het oostelijk deel van het studiegebied (zandwinplas) is onderzocht of een natuuroever kan worden aangebracht voor de nieuwe oever. In de voorgenomen activiteit zal deze oever worden voorzien van een lichte steenbestorting om erosie te voorkomen. Dit beperkt echter de mogelijkheden voor natuurontwikkeling. Een vooroever in de vorm van een plas/drasoever neemt dit bezwaar weg.

Strakkere bundeling van de Betuweroute met de A15

In de richtlijnen wordt gevraagd om na te gaan of een strakkere bundeling van de Betuweroute met de A15 mogelijk is. In de voorgenomen activiteit is, in overeen-

stemming met hetgeen in de PKB Betuweroute hierover is vastgelegd, getracht de bundeling met de A15 te optimaliseren. Alternatieven waarbij de Betuweroute nog strakker tegen de A15 aan wordt gelegd, zijn niet mogelijk.

Alternatieven in het MER

De volgende alternatieven zijn in dit MER in beschouwing genomen:

Het nulalternatief waarbij de Betuweroute niet wordt aangelegd en de autonome ontwikkeling zich voordoet.

De voorgenomen activiteit, conform het Tracébesluit Betuweroute, waarbij

- een steunberm wordt gemaakt in de westelijke uiterwaard;
- deze steunberm niet wordt beplant;
- geen natuuroever wordt aangebracht bij de zandwinplas.

Alternatief 1 dat gelijk is aan de voorgenomen activiteit, maar waarbij

- in de westelijke uiterwaarden de bruggen worden verlengd;
- een beplanting wordt aangebracht op de terreinen die vrijkomen omdat geen steunberm hoeft te worden aangelegd;
- een natuuroever wordt aangebracht bij de zandwinplas.

Alternatief 2 dat gelijk is aan de voorgenomen activiteit, maar waarbij

- in de westelijke uiterwaarden een damwand wordt toegepast;
- een beplanting wordt aangebracht op de terreinen die vrijkomen omdat geen steunberm hoeft te worden aangelegd;
- een natuuroever wordt aangebracht bij de zandwinplas.

Alternatief 3 dat gelijk is aan de voorgenomen activiteit, maar waarbij

- de steunberm wel wordt beplant;
- wel een natuuroever wordt aangebracht bij de zandwinplas.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

In het MMA is er voor gekozen om in de westelijke uiterwaard een damwand toe te passen. Voor nagenoeg alle aspecten scoort dit alternatief gelijk met het alternatief waarbij de bruggen worden verlengd. De kosten van de verlengde bruggen zijn echter erg hoog. De open ruimte onder de brug kan in de loop der tijd rommelig worden (zwerfvuil) en sociaal onveilig.

Het aanbrengen van hoge beplanting voor de damwand verbetert het aanzicht van de damwand en zorgt er voor dat het verkeer op de ZuiderLingedijk vanuit het natuurmonument minder goed zichtbaar is. Deze beplanting maakt daarom ook deel uit van het MMA.

Het MMA is dus in de basis gelijk aan alternatief 2.

In het oostelijk deel van het studiegebied wordt een meer uitgebreide vooroever in de zandwinplas opgenomen dan bij de overige alternatieven. De loswal wordt daartoe naar het westen verplaatst. In de moerasstrook kan zich een hoge begroeiing ontwikkelen die een visuele afscherming gaat vormen van het verkeer op de ZuiderLingedijk.

S.6**Effecten**

De belangrijkste effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven zijn:

Ruimtegebruik

Een weiland en een deel van de zandwinplas krijgen de functie verkeersdoeleinden. Bij de alternatieven 1 en 2 en het MMA is dit gebied kleiner dan bij de voorgenomen activiteit en alternatief 3.

Bij de uitvoering van het natuurontwikkelingsproject krijgt de natuurfunctie bij alle alternatieven een positieve impuls.

Bodem en water

In de omgeving van de loswal aan de oever van de zandwinplas wordt bij alle alternatieven een bodemsanering uitgevoerd.

Bij de voorgenomen activiteit wordt water vanaf het grondlichaam van de Betuweroute, de A15 en de ZuiderLingedijk geloosd op de noordelijke bermsloot, die de nieuwe grens gaat vormen van het natuurmonument. In geval van calamiteiten kan dit negatieve effecten hebben op de natuurwaarden. Dit is niet het geval bij de alternatieven 1 en 2 en het MMA omdat bij deze alternatieven direct op de Linge wordt geloosd.

Landschap

Er zal een schaalvergroting van het landschap optreden door de aanleg van (grotere) steunbermen en het verdwijnen van beplanting. Bij de alternatieven 1, 2 en 3 en het MMA worden in verschillende mate nieuwe beplantingen toegevoegd, waardoor het effect minder groot is dan bij de voorgenomen activiteit.

Natuur

Door de aanleg van de Betuweroute wordt de samenhang binnen het natuurmonument niet aangetast. De te onttrekken terreinen liggen immers aan de rand van het natuurmonument. Door de invloed van de A15 zijn deze terreinen nu al in sterke mate verstoord.

Er gaat in het oostelijke deel van het studiegebied een moerasje verloren. Bij de alternatieven 1, 2 en 3 wordt dit deels gecompenseerd door de aanleg van een nieuwe natuuroever. Bij het MMA wordt een nog grotere natuuroever aangelegd. In het westelijk deel gaan grasland en knotwilgen verloren. Bij de alternatieven 1, 2, 3 en het MMA worden hier nieuwe beplantingen aangebracht. Bij de aanleg van het natuurontwikkelingsgebied worden bij alle alternatieven nieuwe ecologische potenties gecreëerd.

Verstoring door verkeer

Over de invloed van spoorwegen op broedende en foeragerende vogels is weinig bekend.

Ook de mate waarin trillingen voor vogels voelbaar zijn is niet bekend. Aangenomen kan echter worden dat buiten het grondlichaam van de Betuweroute trillingen (door mensen) nauwelijks waarneembaar zullen zijn.

Door de aanleg van de Betuweroute met bijbehorende geluidschermen zal (bij alle

alternatieven in gelijke mate) een deel van het geluid van de A15 worden afgeschermd. Dit zal in ieder geval het effect van het wegverkeerslawaaï op het natuurmonument verminderen.

De invloed van de Betuweroute zal zich qua geluid vooral 's nachts doen gelden omdat dan de geluidemissie van de A15 afneemt.

De geluidschermen van de Betuweroute zullen (bij alle alternatieven in gelijke mate) het licht van de koplampen van de auto's op de A15 afschermen. Door het verdwijnen van beplantingen zullen (de koplampen van) auto's op de ZuiderLingedijk beter zichtbaar worden. Bij de alternatieven 1, 2 en 3 en het MMA worden nieuwe beplantingen aangebracht, waardoor dit effect wordt verminderd.

Overzichtstabel

In tabel S.1 is aangegeven hoe de alternatieven scoren op de criteria ruimtebeslag, bodem, water, landschap, natuur, verstoring door verkeer en kosten. De scores zijn alleen gebaseerd op de effecten waarvoor de alternatieven onderling verschillen.

De volgende waardering wordt toegepast:

--	negatief effect	+	licht positief effect
-	licht negatief effect	++	positief effect
0	geen effect		

Tabel S.1 De effecten van de alternatieven ten opzichte van de autonome ontwikkeling

	Voorgenomen activiteit	Alternatief			MMA
		1	2	3	
Ruimtegebruik	--	-	-	--	-
Bodem					
- bodem	0	0	0	0	0
- bodemkwaliteit	++	++	++	++	++
Water	--	0	0	--	0
Landschap	--	-	-	--	0
Natuur	--	-	-	--	0
Verstoring door verkeer					
- geluid	-	-	-	-	-
- trillingen	-	-	-	-	-
- zichtbaarheid auto's	--	-	-	-	0
- licht	--	-	-	-	0
- Methode Reijnen (wegverkeerslawaaï)	++	++	++	++	++
Kosten (in miljoen gulden relatief ten opzichte van de voorgenomen activiteit)	0	7,6	1,5	0,1	2,4

S.7

Beschermingsformules van SGR en Habitatrichtlijn

In het MER is onderzocht in hoeverre de voorgenomen activiteit strijdig is met de beschermingsformules van het SGR en de EU-Vogelrichtlijn/Habitatrichtlijn (in verband met de toekomstige aanwijzing van het vogelgebied Linge Oevers tot speciale beschermingszone).

De conclusies ten aanzien van het SGR luiden:

- 1 er worden geen wezenlijke kenmerken van het natuurmonument "de Oeverlanden langs de Linge" aangetast. Wel neemt het oppervlak met 1,46 ha af.
- 2 Bij de aanleg van de Betuweroute is sprake van een zwaarwegend maatschappelijk belang.
- 3 Gezien de besluitvorming rond het Tracébesluit Betuweroute kan de voorgenomen activiteit niet elders worden uitgevoerd.

Ten aanzien van compensatie heeft het kabinet besloten om voor de gehele Betuweroute een pakket van maatregelen (waaronder de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal) te benoemen dat dient ter compensatie van de schade die wordt aangericht.

De conclusies ten aanzien van de EU-vogelrichtlijn/Habitatrichtlijn luiden:

- 1 De Betuweroute zal een beperkt negatief effect hebben op de ecologische waarden in de speciale beschermingszone.
De Betuweroute komt niet binnen de begrenzing van de speciale beschermingszone te liggen. Wel zal er sprake zijn van externe werking. De geluidbelasting zal overdag kleiner zijn en 's nachts groter dan bij de autonome ontwikkeling. Hinder door wegverkeer zal enigszins toenemen door een grotere zichtbaarheid van het verkeer en meer verstoring door licht.
- 2 Een alternatieve oplossing die de externe werking beperkt, is het aanbrengen van een beplanting op de steunberm in het westelijk deel van het studiegebied. Dit is de enige compenserende of mitigerende maatregel waarbij sprake is van een goede balans tussen de (geringe) effecten en de investeringen.
- 3 De Betuweroute is een project met een groot maatschappelijk belang, zoals is terug te vinden in een aantal goed onderbouwde kabinetsbesluiten.
- 4 Ten aanzien van compensatie heeft het kabinet besloten om voor de gehele Betuweroute een pakket van maatregelen (waaronder de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal) te benoemen dat dient ter compensatie van de schade die wordt aangericht.

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 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.¹-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 (PKB) en milieu-effectrapportage doorlopen. In deze procedure is de gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge" niet opgenomen. Daarom heeft NS-Railinfrabeheer, in overleg met de Bevoegd Gezag (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, 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.

¹De afkorting m.e.r. staat voor milieu-effectrapportage, de procedure. MER is de afkorting van milieu-effectrapport, het rapport dat bij de procedure wordt opgesteld.

Figur 1.1

Een en ander veroorzaakt op de westoever van de Linge tussen km 27,35-27,52² 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.

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 het Ministerie van LNV 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. Bij de vergunningaanvraag zal dieper worden ingegaan op de effecten van aanlegwerkzaamheden.

1.2

Voorgenomen activiteit en te nemen besluit

Voor de voorliggende MER is de voorgenomen activiteit:

De aanleg van de Betuweroute ter plaatse van de kruising van de Linge in de gemeente Gorinchem tussen km 27,2 en 28,05

Het besluit, waarvoor deze MER is opgesteld, is:

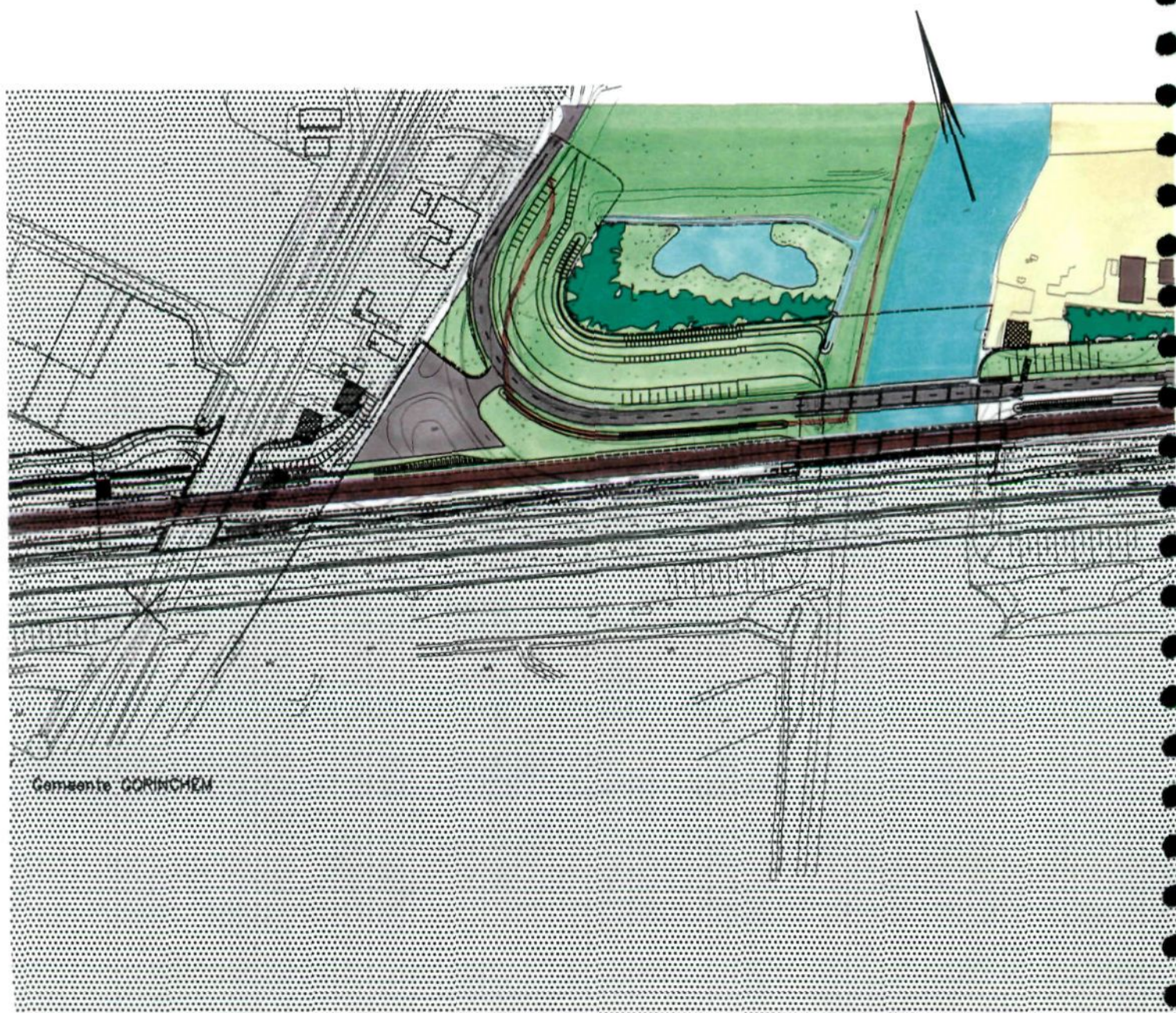
De gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument van de Oevers van de Linge voor een gebied met een totale omvang van ongeveer 1,46 hectare.

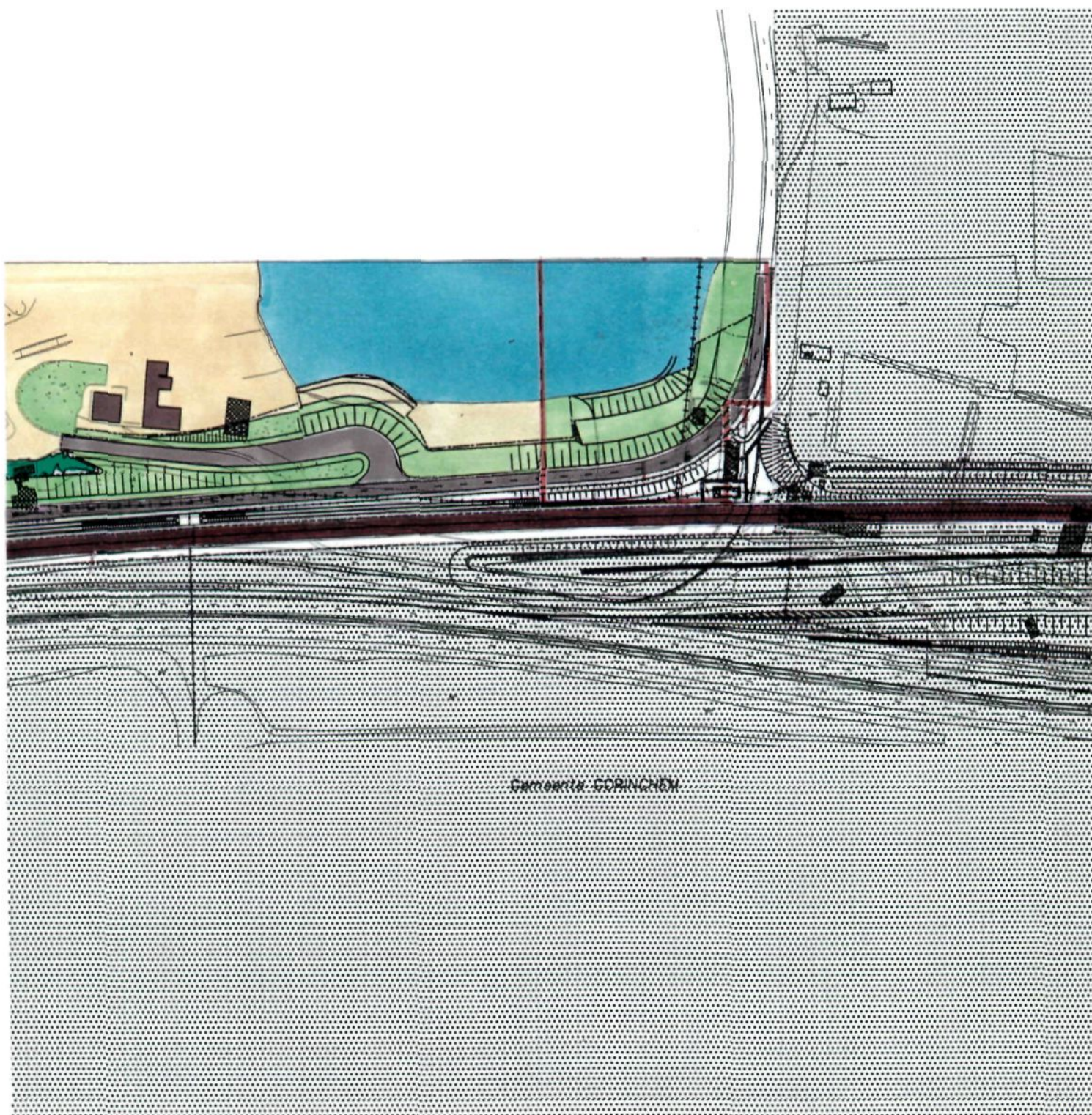
² Het gaat hierbij om de kilometrering van de Betuweroute

Figuur 1.2

Overzicht van het studiegebied voor de MER. In deze tekening is de plantekening van de Betuweroute opgenomen.

— Grens natuurmonument





1.3 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 provincies Zuid-Holland en Gelderland zitting. Voorliggende MER is in samenspraak met de projectgroep tot stand gekomen.

1.4 Leeswijzer

In deze MER wordt in **hoofdstuk 2** ingegaan op de probleem- en doelstelling en het beleidskader voor het te nemen besluit. **Hoofdstuk 3** beschrijft de huidige situatie en autonome ontwikkeling in het Beschermd en Staatsnatuurmonument. In **hoofdstuk 4** wordt de voorgenomen activiteit beschreven. **Hoofdstuk 5** beschrijft de alternatieven die in deze MER aan de orde komen. **Hoofdstuk 6** bevat een beschouwing over de te verwachten effecten van de aanleg van de Betuweroute en de alternatieven. Aan het eind van dit hoofdstuk worden de effecten van de alternatieven met elkaar vergeleken en wordt het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) samengesteld.

In **hoofdstuk 7** wordt onderzocht hoe de voorgenomen activiteit zich verhoudt tot de beschermingsformules uit het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) en de Vogelrichtlijn/Habitatrichtlijn.

Hoofdstuk 8 beschrijft de verdere besluitvorming omtrent de intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument.

Hoofdstuk 9 gaat in op de leemten in kennis en de evaluatie.

Achterin het MER is een literatuurlijst opgenomen.

2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BELEIDSKADER

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 werkterrein, 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

2.2.1 Inleiding

Tracébesluit Betuweroute

Primair is voor deze m.e.r.-procedure het Tracébesluit Betuweroute 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. In paragraaf 2.2.2 wordt nader op de randvoorwaarden vanuit het Tracébesluit ingegaan.

Overig relevant beleid

In paragraaf 2.2.3 zal het overige relevante beleidskader worden geschetst op basis van (inter)nationale, provinciale, regionale, gemeentelijke en overige beleidsdocumenten, voorzover dit van invloed is op de voorgenomen activiteit.

2.2.2 Tracébesluit Betuweroute

Algemeen

Het Tracébesluit Betuweroute vormt de laatste fase van de Tracéwetprocedure. Dit Tracébesluit bevat de uitwerking van het tracé zoals vastgesteld door de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

In tekeningen is de ligging van het tracé en de globale inrichting weergegeven. Hierin zijn de aslijnen van de sporen van de Betuweroute aangegeven. Bovendien is op de kaart een spoorzone aangegeven. In deze zone liggen in beginsel alle

spoorwegvoorzieningen. De breedte van de spoorzone is afhankelijk van de ligging van de baan in de omgeving. De hoogteligging van de Betuweroute is aangegeven in het lengteprofiel op de tot het Tracébesluit behorende overzicht-kaarten. In de figuren 2.1 en 2.2 zijn de tekeningen uit het Tracébesluit voor het studiegebied weergegeven.

Waarom de Betuweroute

Met zijn strategische ligging aan zee en rivieren vervult Nederland een belangrijke functie in transport en distributie. In combinatie met de groei van de wereldeconomie leidt dit tot een steigend goederenvervoer richting het Europese achterland. Door files, wachttijden aan grenzen en maatregelen als (zondagse) rijverboden kunnen vrachtauto's deze goederenstroom minder efficiënt verwerken. De binnenvaart heeft minder onnodig oponthoud, maar is desondanks langzamer en kan alleen maar "natte" bestemmingen bereiken.

Momenteel neemt het railgoederenvervoer in Nederland nog een bescheiden plaats in. De vraag naar ruimte op het spoor groeit, want goederentreinen presteren op de lange afstanden relatief snel en goedkoop. De groei wordt echter beperkt doordat het Nederlandse spoornet intensief wordt gebruikt door reizigers-treinen. Daarom is een nieuwe spoorverbinding tussen de Rotterdamse haven en het Europese achterland nodig.

Zonder de capaciteit van de Betuweroute kan Nederland op het spoor geen volwaardige doorvoer van goederen garanderen. Als een zeeschip met een deel railvracht om die reden een andere haven kiest, daalt de aanvoer met de totale lading van het schip. Dit verlies kan oplopen tot jaarlijks 29 miljoen ton in 2010.

Ook voor het milieu heeft railtransport een meerwaarde. Door het grotere volume van de trein is de benodigde energie en de bijbehorende uitstoot per ton per kilometer lager dan bij de vrachtauto. (trein: 25 gram CO₂ en 0,01 gram NO_x per ton per km, vrachtauto: 120 gram CO₂ en 1,29 gram NO_x per ton per km, binnenvaart: 33 gram CO₂ en 0,01 gram NO_x per ton per km, bron: RIVM).

Regeringsstandpunt

Op basis van het voorgaande is een Planologische Kernbeslissing (PKB) doorlopen. Na de goedkeuring van de PKB is in het regeerakkoord van het in augustus 1994 aangetreden kabinet afgesproken dat een heroverweging van het project Betuweroute plaats zou vinden. Onder voorzitterschap van de heer drs. L.M.L.H.A. Hermans heeft de Commissie Betuweroute onderzocht of er betere en financieerbare alternatieven zijn voor de Betuweroute.

De commissie concludeerde:

- a Een spoorverbinding van Rotterdam naar het (Duitse) achterland is noodzakelijk als onderdeel van de totale Nederlandse vervoersinfrastructuur op de oost-westas, met name omdat alleen op die wijze -naast water- een goed alternatief voor dat deel van het wegverkeer mogelijk is; het is daarmee een voor de ontwikkeling van de mainport Rotterdam van groot belang zijnde voorziening.
- b De voorgestelde Betuweroute is daarbij, alles afwegende, de beste oplossing.

- c Met de door de regering en parlement indertijd vastgestelde uitvoering is sprake van een verantwoorde, evenwichtige aanpak; verdergaande verbeteringen zijn mogelijk maar moeten worden afgewogen tegen verbeteringen elders.

De commissie tekende hierbij aan dat een grote inspanning zal moeten worden geleverd om tot een intensief gebruik van de Betuweroute te komen.

Aanvullend overheidsbeleid, gericht op het terugdringen van de groei van het wegvervoer ten gunste van het vervoer over spoor en water, is nodig. Forse maatregelen zijn daarbij volgens de commissie nodig, zowel via prijsverhogingen voor het wegvervoer (die overigens alleen in Europees verband kunnen worden getroffen) als via het opleggen van wettelijke beperkingen.

Op 21 april 1995 is het kabinetsstandpunt over de Betuweroute bekend gemaakt. Hierin onderschrijft het kabinet de voornaamste conclusies van de Commissie Betuweroute.

In mei 1998 heeft de Raad van State de bezwaren tegen het Tracébesluit Betuweroute behandeld. Het grootste deel van het Tracébesluit is toen onherroepelijk geworden. Voor enkele delen van het Tracébesluit moet aanvullende informatie worden aangeleverd. Het studiegebied maakt hier geen deel van uit.

In 1998 is het al of niet aanleggen van de Betuweroute opnieuw in de Tweede Kamer behandeld. Ook toen heeft het Kabinet besloten dat de Betuweroute een zwaarwegend maatschappelijke belang dient.

Marges in het Tracébesluit

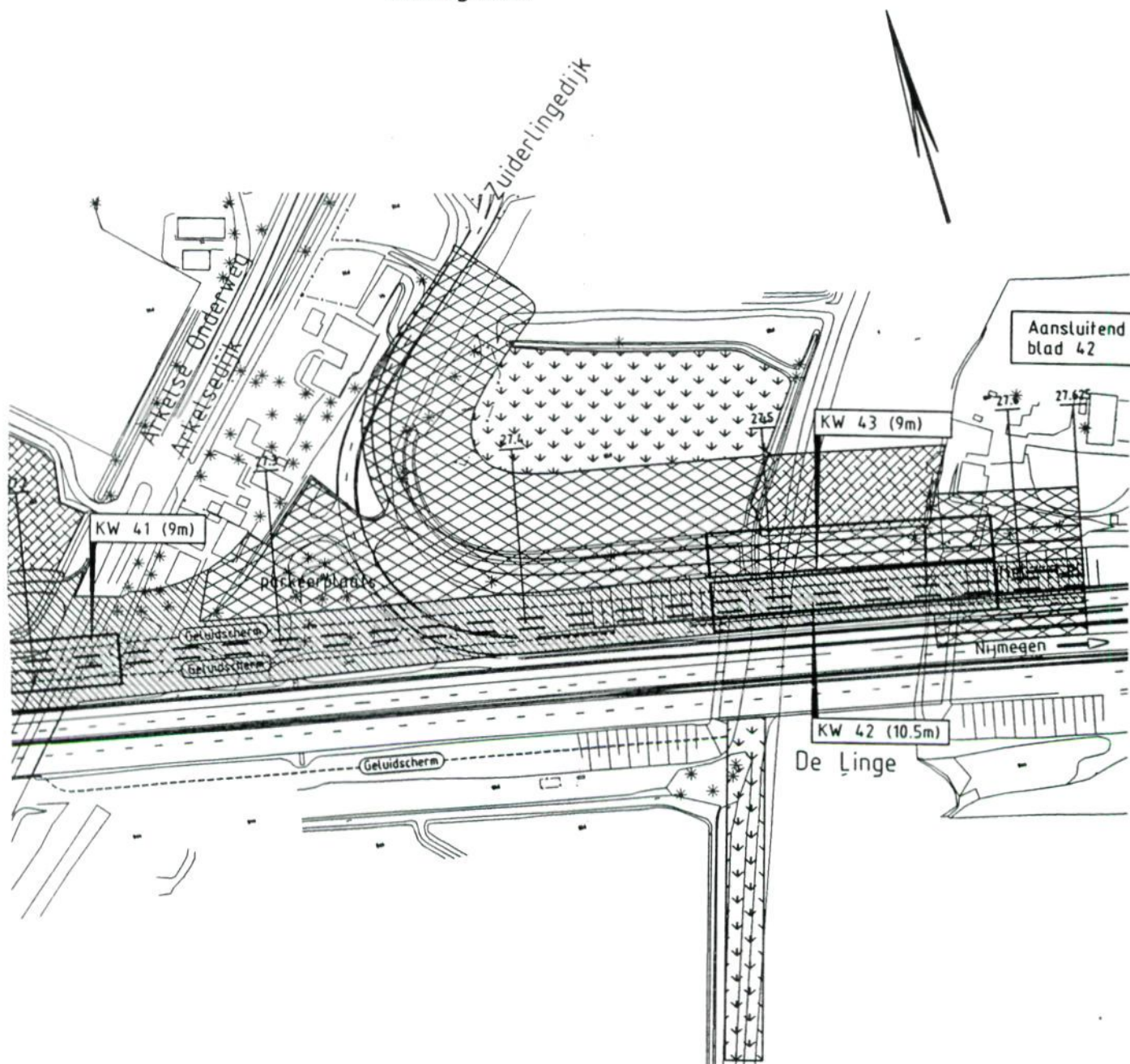
Uit uitvoeringstechnische overwegingen zijn in het Tracébesluit de volgende marges met betrekking tot de ligging van de aslijnen van het spoor opgenomen:

- in het horizontale vlak 2,0 meter;
- in het verticale vlak respectievelijk 0,50 meter (op enkele met name genoemde locaties buiten het studiegebied van deze MER is dit 1,20 meter) in bovenwaartse richting en 1,20 meter in benedenwaartse richting.

Deze marges hebben uitsluitend betrekking op de ligging van de sporen en zijn niet van toepassing op de begrenzing van de op de kaarten aangegeven spoorzone. Zij zijn bedoeld om, conform toezeggingen van de ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM in de Tweede Kamer (in juni 1995), tijdens de uitvoering de mogelijkheid te behouden om bij voorbeeld door middel van andere bouwmethoden de spoorbaan lager aan te kunnen leggen. Van deze marges kan alleen gebruik worden gemaakt als de bandbreedte zoals aangegeven in de PKB niet wordt overschreden en dit niet leidt tot een verhoging van de hogere waarden geluidbelasting.

De tekeningen van het Tracébesluit en de aangegeven functies vormen de basis voor de bestemmingsplannen die ten behoeve van de Betuweroute worden opgesteld. Daarnaast vormt de grens van de spoorzone de begrenzing van de terreinen die door onteigening kunnen worden verworven.

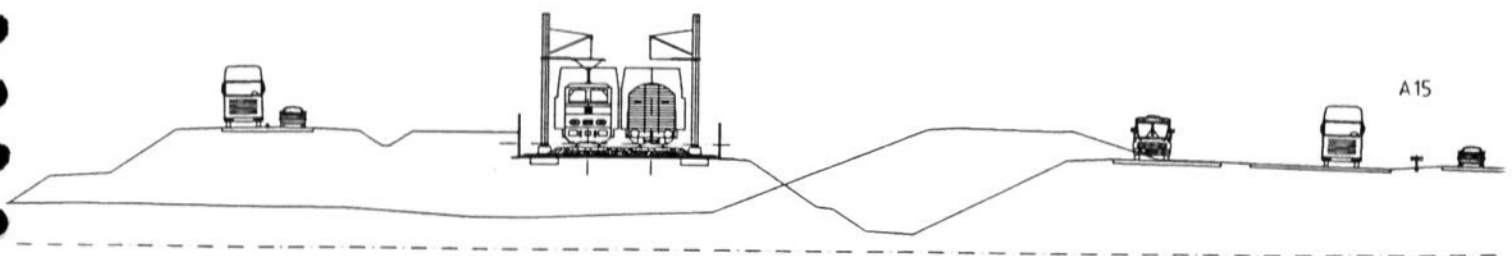
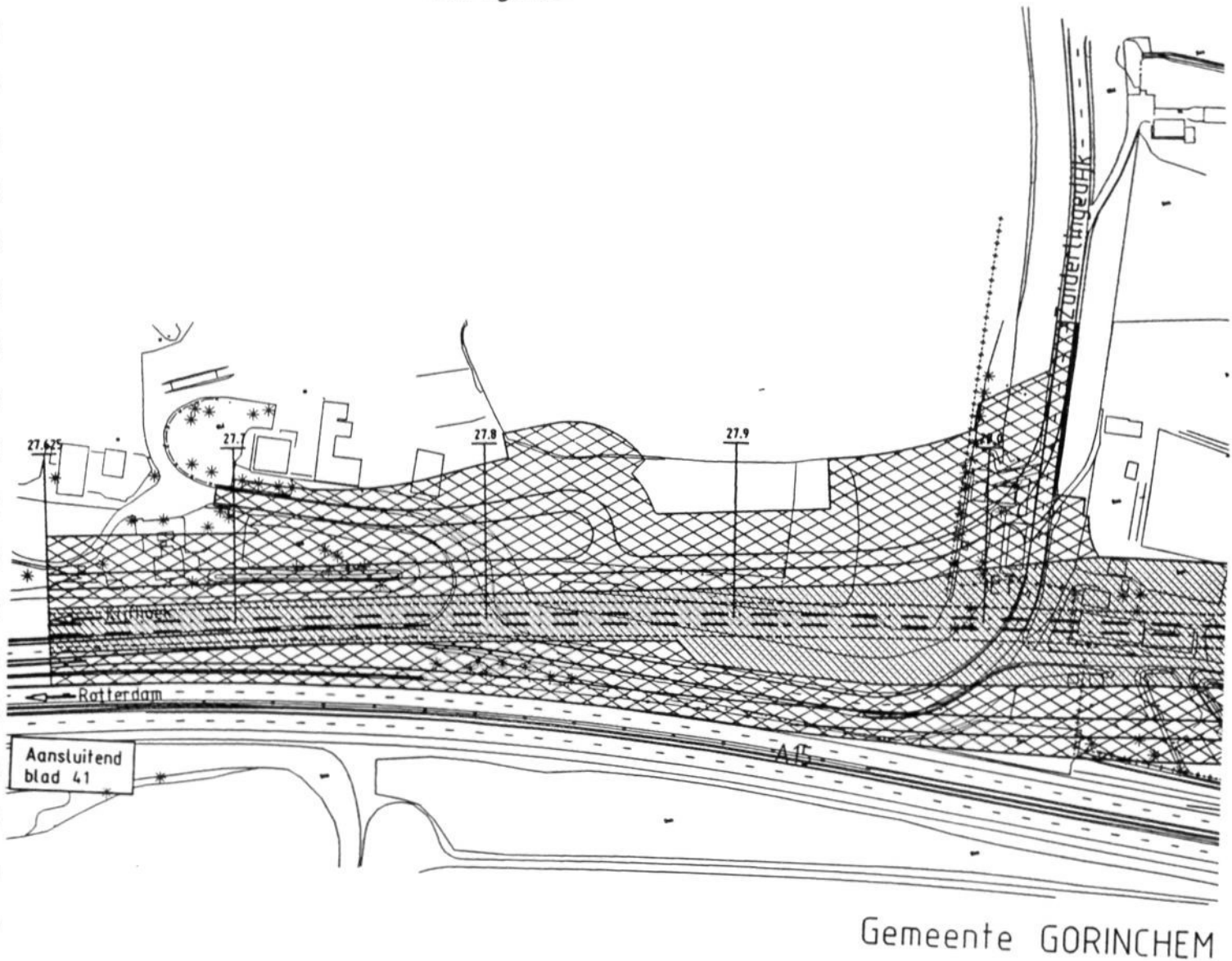
Figuur 2.1 Tekening uit het Tracébesluit voor het westelijk deel van het studiegebied



LEGENDA

- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Spoorzone met aslijnen
Emp = Emplacement | | Maatregelvlak Waterhuishouding |
| | Spoorzone met aslijnen
van bestaand spoor | | Oeverontwikkelingszone |
| | Voorziening ten behoeve van elektrotechnische systemen | | Laanbeplanting |
| | Maatregelvlak Infrastructuur | | G 1 (10m)
Gebouw met nummeraanduiding (met maximale
hoogte gebouw in meters t.o.v. N.A.P.) |
| | Kunstwerk | | KW 72 (12m)
Kunstwerk met nummeraanduiding (met maximale
hoogte kunstwerk in meters t.o.v. N.A.P.) |
| | Aan huidige bestemming
te onttrekken bebouwing | | KW (B) 51a
Aan te passen bestaand kunstwerk met nummeraanduiding |
| | Maatregelvlak Landschapsplan
p.d. = nadere indicatie plas/dras-richting
s.g. = nadere indicatie soortenrijk grasland
s.b. = nadere indicatie struweel/bos | | Gemeentegrens |
| | Bouwzone later in te richten als
maatregelvlak landschapsplan
v.d. = vormgeving depot | | Rijksgrens |
| | Bouwzone | | Geluidscherm |
| | | | Duiker |
| | | | Hoofdwatengang |
| | | | Waterkeringen |
| | | | Gemaat |

Figuur 2.2 Tekening uit het Tracébesluit voor het oostelijk deel van het studiegebied



dwarsprofiel km 27.9
schaal 1:500

Compensatie

In het Tracébesluit Betuweroute is uitgegaan van een pakket van maatregelen voor de compensatie van de effecten van de Betuweroute als geheel. Voorafgaand aan het Tracébesluit Betuweroute is een reeks van planstappen doorlopen, behorende bij enerzijds de procedure van Planologische Kernbeslissing en anderzijds die van de Tracéwet. Binnen dit proces heeft het pakket aan compenserende maatregelen vorm gekregen.

In de Projectnota Betuweroute³ van april 1992 zijn de natuurwaarden geïnventariseerd. Dit is gebeurd op het detailniveau waarvoor de projectnota werd geschreven. In de nota worden tracévarianten met elkaar vergeleken die tot op een vrij globaal niveau zijn uitgewerkt (ter indicatie: de bijbehorende kaarten hebben schaal 1:50.000). Er worden geen specifieke maatregelen voor compensatie van natuur- en landschapswaarden genoemd.

Tegelijkertijd met de Projectnota Betuweroute is deel 1 van de Planologische kernbeslissing gepubliceerd (april 1992). Hierin spreekt het kabinet haar voorkeur uit over het tracé van de Betuweroute. Hierbij heeft de afweging van aantasting van natuur- en landschapswaarden in de projectnota een belangrijke rol gespeeld. In het rapport wordt nog niet gesproken over eventuele compensatie van natuur- of landschapswaarden.

Na deze fase is het voorkeurstracé verder uitgewerkt tot een Voorontwerp-Tracébesluit (VTB) (mei 1994). Tegelijkertijd is een Basislandschapsplan voor de Betuweroute opgesteld. Een belangrijk onderdeel is een "landschappelijke inpassingsstrook" over nagenoeg de hele lengte van het tracé aan de noordzijde met een breedte van 20 meter.

Het PKB Betuweroute deel 3 is in april 1994 goedgekeurd. In juni 1994 is het ter inzage gelegd waarbij het VTB en het Basislandschapsplan Betuweroute als bijlage bij het PKB zijn opgenomen.

In mei 1994 wordt de Aanvulling op het MER Betuweroute gepubliceerd. Dit rapport gaat in op enkele aspecten en enkele locaties langs het tracé buiten het studiegebied voor de "MER Oeverlanden langs de Linge". Hierin worden geen specifieke maatregelen voor compensatie van natuur- en landschapswaarden genoemd.

Bij de besprekingen rond het regeerakkoord van het in augustus 1994 aangetreden kabinet, is afgesproken om het project Betuweroute te heroverwegen. Na een onderzoek van de Commissie Betuweroute heeft het kabinet in april 1995 besloten om verder te gaan met het project Betuweroute.

Tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het kabinetsbesluit van april 1995 is besloten, met het oog op de hoge landschappelijke en natuurlijke waarden van

³In de Projectnota Betuweroute zijn MER en Tracénota gecombineerd.

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 verbindingszone 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 besluitvorming is de omvang van het Landschapsplan Betuweroute bepaald.

In maart 1996 wordt het Ontwerp-Tracébesluit gepubliceerd, dat aansluit bij de besluiten die in 1995 zijn genomen. Voor enkele tracédelen moet het MER-deel nog worden bijgesteld en moet een deel van de PKB-procedure opnieuw worden doorlopen. Hiervoor worden zogenaamde PAMERren (Planaanpassing en Aanvulling op het MER) opgesteld. Dit zijn: de kruising met het Vaanplein, de boortunnel onder de Sophiapolder, de tunnel onder de Giessen en de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Hiervoor is later een aanvullend Tracébesluit genomen.

In maart 1996 wordt een Tweede aanvulling op het MER Betuweroute gepubliceerd.

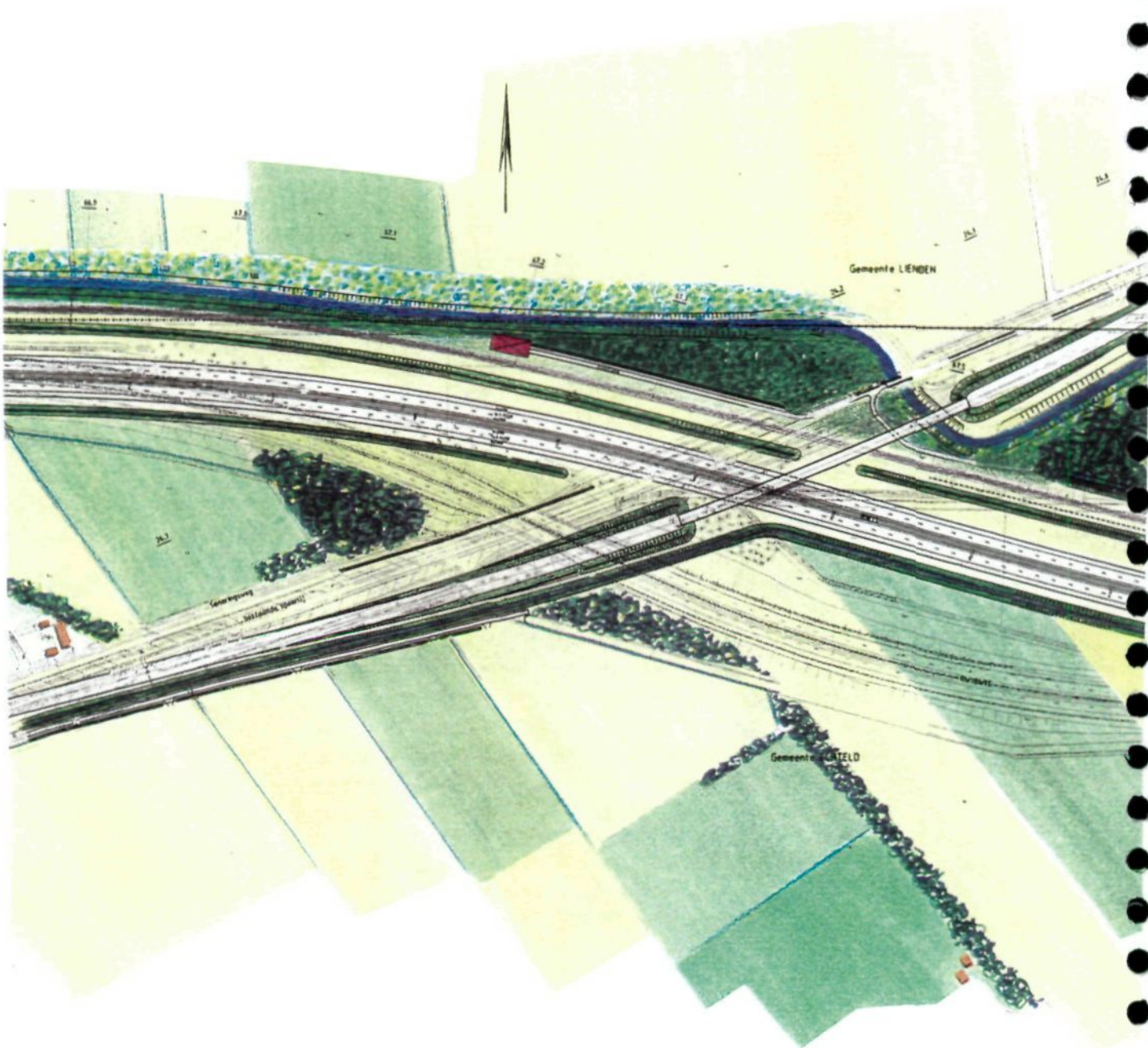
Tegelijkertijd wordt het Landschapsplan voor de Betuweroute (maart 1996) uitgebracht. Het gaat hierbij om een uitwerking van het Basislandschapsplan zonder de 20 meter strook.

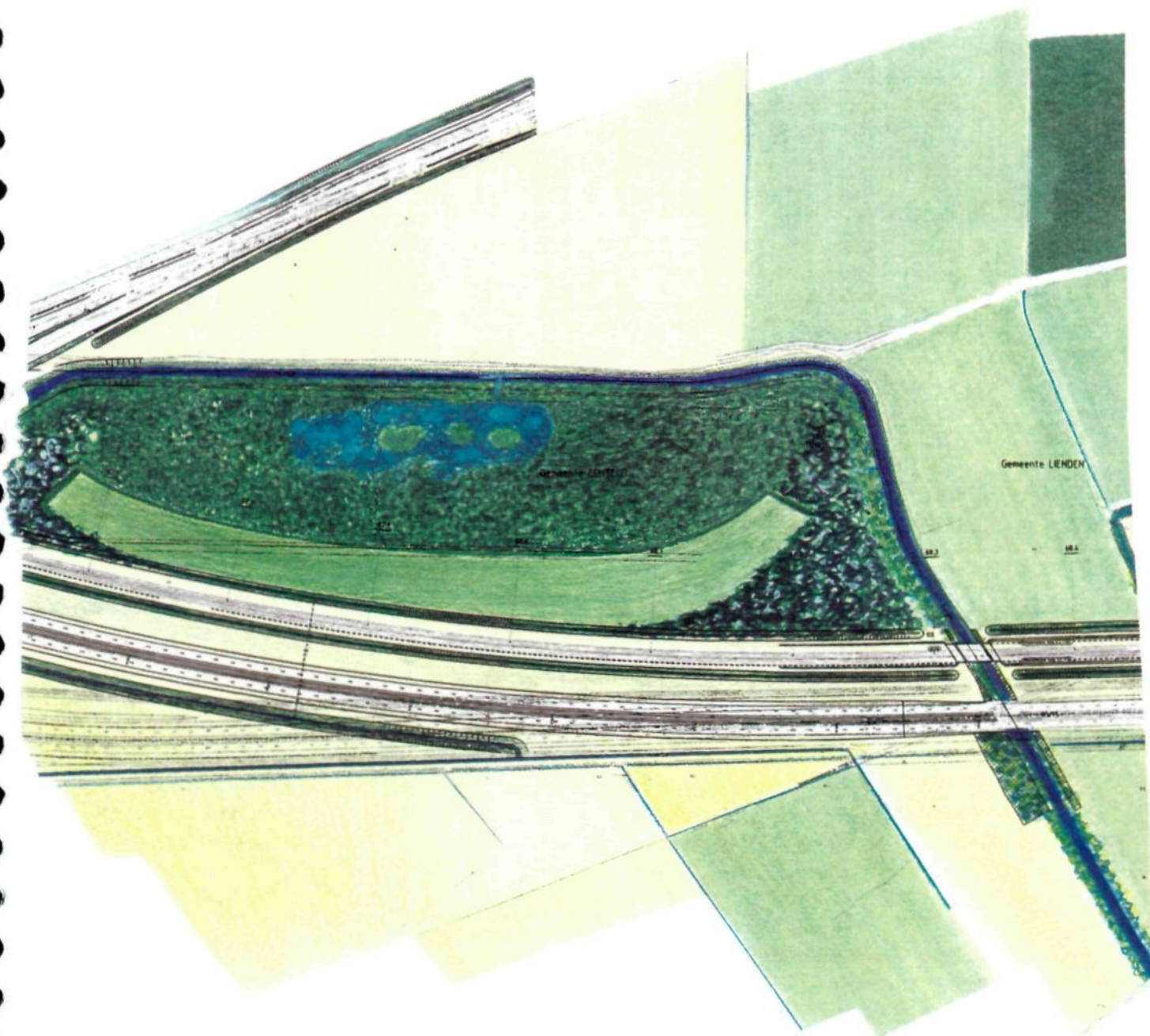
Dit plan bevat:

- circa 190 speciale faunapassages, waarvan circa 135 droge duikers, 42 natte duikers, 12 amfibieëntunnels en 1 reeëntunnel;
- grondverwerving ten behoeve van natuurontwikkeling en beplanting;
- extra aandacht voor de vormgeving van kunstwerken, geluidschermen en overige technische voorzieningen;
- oever- en natuurontwikkeling langs het tracé;
- speciale aandacht voor bermvegetatie langs de spoorlijn;
- landschappelijke inpassing van de gronddepots en speciale aandacht voor de gronddepots in Geldermalsen;
- laanbepantingen langs diverse kruisende wegen;
- herinrichting van de terreinen van het deel van de Havenspoorlijn dat na de aanleg van de Verlegde Havenspoorlijn zal worden opgeheven;
- natuurontwikkeling in de noordelijke helft van de Sophiapolder;
- extra aandacht voor de ecologische verbindingen bij het Alblasserbos, de tunnelkruising met de Giessen en de inpassing bij Schelluinen;
- natuurontwikkeling langs de Linge over een lengte van circa 9 kilometer, zie figuur 2.3;
- extra geluidwerende voorzieningen bij Duiven met afschermdende beplanting.

Dit landschapsplan is in het Tracébesluit van december 1996 opgenomen.

Figuur 2.3 Natuurontwikkeling langs de Linge in de gemeente Echteld:
een van de onderdelen van het Landschapsplan Betuweroute





In het Tracébesluit (deel A, Bepalingen, Toelichting algemene deel, p. 17) is hierover de volgende tekst opgenomen:

"Met deze en vele andere maatregelen is naar de mening van het kabinet sprake van een alleszins verantwoorde ecologische en landschappelijke inpassing van de Betuweroute. Het schrappen van een aantal eerder voorgestelde maatregelen ten behoeve van de financiering van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal wordt gezien als het best haalbare resultaat binnen de beschikbare middelen. Belangrijke overweging daarbij is geweest dat het beschermen van bestaande natuurwaarden de voorkeur geniet boven het ontwikkelen van nieuwe natuurwaarden."

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 compensatie opgenomen. Het gaat dan om:

- het bovenbeschreven 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.

Met dit pakket aan maatregelen is in het Tracébesluit de compensatie van de Betuweroute in zijn geheel vormgegeven.

De compensatie van de aantasting van de natuurwaarden binnen het Beschermd en Staatsnatuurmonument "Oeverlanden langs de Linge" is daarmee ook geregeld.

In haar "Advies voor de richtlijnen" adviseert de Commissie Mer voor de compensatie van de aantasting van de natuurwaarden in het natuurmonument Oeverlanden langs de Linge gebruik te maken van de publikatie "Uitwerking Compensatiebeginsel SGR" (Ministerie LNV, oktober 1995). Gegeven het algehele besluitvormingstraject van de Betuweroute, zoals hiervoor is beschreven, heeft het Bevoegd Gezag in de richtlijnen echter aangegeven dat voor de compensatie van de aantasting van de natuurwaarden in het natuurgebied uitgegaan moet worden van het pakket maatregelen voor de compensatie van de Betuweroute als geheel. In de richtlijnen is deze motivatie niet expliciet verwoord.

Omdat is uitgegaan van een pakket van maatregelen is niet direct aanwijsbaar welke compensatie direct gekoppeld is aan de aantasting van natuurwaarden binnen het Natuurmonument "Oeverlanden langs de Linge".

De wijze waarop de compensatie van de Betuweroute vorm heeft gekregen, sluit niet aan bij de wijze waarop dat in 1999 op basis van het Structuurschema Groene Ruimte (oktober 1995) en de uitwerkingen daarvan door provincies wordt voorge-

schreven. De reden hiervoor is dat dit beleid ten tijde van de besluitvorming rond de compensatie Betuweroute nog niet van kracht was. Deze besluitvorming heeft zijn beslag gekregen tijdens de behandeling in de Tweede Kamer van het kabinetsbesluit van april 1995.

Toen is het Kabinet, bij haar afweging of de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal en andere maatregelen gefinancierd moeten worden uit het laten vervallen van de 20 meter strook, gemotiveerd afgeweken van de gedachtengang dat aantasting van natuurwaarden 1 op 1 moet plaatsvinden. De motivatie daarvoor is dat

"het beschermen van bestaande natuurwaarden de voorkeur geniet boven het ontwikkelen van nieuwe natuurwaarden."

2.2.3 Overig relevant beleid

Europese gemeenschap

Habitatrichtlijn, 1992

De Habitatrichtlijn (Richtlijn 92/43/EEG, d.d. 21 mei 1992) beoogt een samenhangend Europees netwerk te vormen van gebieden die, met het oog op de instandhouding van de natuurlijke habitats en de wilde flora en fauna, van communautair belang zijn (Natura 2000). De Habitatrichtlijn biedt een beschermingsformule, waarin vier stappen centraal staan bij de vergelijking en beoordeling van de milieugevolgen. In hoofdstuk 8 wordt hier nader op ingegaan.

Het natuurgebied "Linge Oevers" valt niet onder de Habitatrichtlijn. In het kader van de Vogelrichtlijn (artikel 6) is echter wel de beschermingsformule van de habitatrichtlijn van toepassing.

Vogelrichtlijn, 1979

De EU-Vogelrichtlijn (nr. 79/409/EEG, d.d. 2 april 1979) heeft tot doel in het wild levende vogelsoorten en hun leefgebieden doeltreffend te beschermen. De Vogelrichtlijn verplicht de lidstaten tot het volgende:

- Het instellen van zones voor de bescherming, de instandhouding en het herstel van biotopen en leefgebieden van alle natuurlijke in het wild levende vogelsoorten op het Europees grondgebied van de Lidstaten.
- Het instellen van "speciale beschermingszones" voor de in bijlage I van de EG-Vogelrichtlijn genoemde soorten en voor niet in bijlage I genoemde en geregeld voorkomende trekvogels.
- Het nemen van passende maatregelen om vervuiling en verslechtering van de leefgebieden in de in artikel 4, lid 1 en 2 bedoelde beschermingszones te voorkomen, alsmede om te voorkomen dat de vogels aldaar worden gestoord, voor zover deze vervuiling, verslechtering en verstoring, gelet op de doelstellingen van dit artikel, van wezenlijke invloed zijn.

Het natuurgebied "Linge Oevers" wordt, in het kader van de EU-Vogelrichtlijn, aangewezen als speciale beschermingszone. Er is een concept-aanwijzing ingediend, die naar verwachting in 1999 zal leiden tot aanwijzing van het gebied.

De Betuweroute valt buiten de begrenzing van het vogelgebied. Wel zal sprake zijn van externe werking door de Betuweroute op het vogelgebied.

Soorten die in het natuurgebied "Linge Oevers" voorkomen, en tevens in het kader van de EU-Vogelrichtlijn (bijlage I) bescherming genieten, zijn onder andere Purperreiger, Roerdomp, Bruine Kiekendief, Zwarte stern, Blauwborst, Woudaapje, Nonnetje, Blauwe kiekendief en IJsvogel.

Een gebied kwalificeert zich volgens Nederlands beleid als speciale beschermingszone wanneer het gebied voldoet aan één van de volgende voorwaarden:

- het behoort tot een van de vijf belangrijkste gebieden in Nederland voor een soort als genoemd in bijlage I van de Vogelrichtlijn;
- minimaal 1 % van de biogeografische populatie van een trekvogelsoort is in het gebied aanwezig;

Het gebied dient een oppervlakte te hebben van minimaal 100 ha.

Alleen voor de Purperreiger voldoet het aan te wijzen vogelgebied Lingeoeveren aan een van deze voorwaarden. Binnen het aan te wijzen vogelgebied ligt op enige kilometers afstand van het studiegebied de Nieuwe ZuiderLingedijk waar één van de weinige broedkolonies van de Purperreiger in Nederland aanwezig is. De vogels fourageren onder meer langs de Linge. De populatie Purperreigers omvat 7% van de biogeografische populatie en is een van de vijf belangrijkste (4de) gebieden in Nederland voor deze soort.

Tussen de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn bestaat een belangrijke koppeling. Voor gebieden die krachtens de Vogelrichtlijn zijn aangewezen (Inventory of Important Bird Areas in the European Community, IBA 89) zijn de beschermingsformules van de Habitatrichtlijn van toepassing.

Rijk

Natuurbeschermingswet, 1969/1998 (Stb. 1967, 572)

De Natuurbeschermingswet (Nb-wet) is gericht op het in stand houden van de aanwezige natuurwaarden. Dit gebeurt door middel van een aanwijzing als Beschermd Natuurmonument. Ingevolge artikel 12 van de Nb-wet moet voor handelingen die de wezenlijke kenmerken van het Beschermd Natuurmonument aantasten, dan wel schadelijk zijn voor de natuurwetenschappelijke betekenis of ontsierend zijn, een vergunning worden aangevraagd. Dit geldt zowel voor handelingen die binnen het natuurmonument worden uitgevoerd, als voor handelingen daarbuiten indien deze een negatieve invloed op het natuurmonument zouden hebben. Een Beschermd Natuurmonument dat tevens in eigendom is van de staat is een Staatsnatuurmonument. Hier gelden dezelfde regels als in een Beschermd Natuurmonument.

Het natuurgebied "Oeverlanden langs de Linge" is deels aangewezen als Beschermd en deels als Staatsnatuurmonument, respectievelijk op 1 december 1986 en 29 juli 1988. Mede ten behoeve van het vaststellen van beheersplannen (ex artikel 14 van de Nb-wet) is de Beheersvisie "Beschermd Natuurmonument Oeverlanden langs de Linge" (Samenwerkingsverband NBLF Zuid-Holland/Gelderland, december 1993) opgesteld. Als gevolg van het ruimtebeslag van de Betuwe-route dient een gedeelte van het natuurmonument te worden ingetrokken (Nb-wet, artikel 11 en 21).

(Tevens dient er als gevolg van de externe werking (beïnvloeding door een

activiteit die buiten de begrenzing van het natuurmonument plaatsvindt) in het kader van de Nb-wet (artikel 12) een vergunning te worden aangevraagd.)

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

In de Derde Nota Waterhuishouding worden de plannen op het gebied van de zorg voor waterkwantiteit en grondwater gecombineerd en wordt gekeken naar raakvlakken met andere beleidsterreinen. Hierbij spelen met name ruimtelijke ordening en het milieu- en natuurbeleid een grote rol. De hoofddoelstelling is: het streven naar een integraal en duurzaam waterhuishoudkundig systeem

Natuurbeleidsplan (NBP), 1990

Het NBP (Ministerie van LNV, 1990) is een strategisch plan voor het natuur- en landschapsbeleid in Nederland. Het definieert onder meer een ecologische hoofdstructuur (EHS) waarbinnen kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones zijn aangewezen.

De Lingeoeveren zijn kerngebied in de Ecologische Hoofdstructuur van Nederland (EHS). Het beleid is gericht op het veiligstellen en vergroten van de bestaande natuurwaarden.

Nota Landschap 1991-2000

De Nota Landschap (Ministerie van LNV, 1991) legt het regeringsbeleid voor het landschap vast en vormt tevens een bouwsteen voor het geïntegreerde Structuurschema Groene Ruimte (SGR, Ministeries van LNV en VROM, 1992). De planperiode (beleid voor de korte termijn) voor dit plan loopt tot het jaar 2000.

Ter bevordering van de algemene landschapskwaliteit en duurzame instandhouding van patronen en elementen die bepalend zijn voor het landschap is een nationaal landschapspatroon ontwikkeld. Het plan- en studiegebied behoort tot het Nationaal Landschapspatroon.

Nadere Uitwerking Rivierengebied (NURG)

Het studiegebied van de Linge valt binnen een groot gebied dat begrensd is in de Nadere Uitwerking Rivierengebied (NURG); een uitwerking van de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening. Thema's uit deze NURG zijn "de natuur vraagt om een dynamische rivier", "mozaïkpatronen in de vegetatie" en "diversiteit aan habitats". Het doel hiervan is om rivieren opnieuw een trekroute te laten worden voor planten en dieren, met hier en daar grotere aaneengesloten natuurgebieden.

Structuurschema Groene Ruimte (SGR), 1995

Het SGR (Ministeries van LNV en VROM, 1995) bevat onder meer hoofdlijnen en hoofddoelstellingen van het ruimtelijk beleid op rijksniveau voor het landelijk gebied.

Uitwerking compensatiebeginsel SGR, 1995

In het compensatiebeginsel staat beschreven hoe verloren gegane natuurwaarden worden gecompenseerd. De compensatie dient buiten de in de SGR genoemde gebieden plaats te vinden. Ten tweede geldt het beginsel, dat geen netto-verlies

van waarden qua oppervlakte en qua kwaliteit mag plaatsvinden. Dat houdt in dat én eenzelfde oppervlakte terug moet komen én dat de kwaliteit ervan vergelijkbaar is met die van het verloren gegaan gebied. Het concentreren van hogere kwaliteiten op een kleinere oppervlakte, of realiseren van lagere kwaliteiten op een groter oppervlak is dus niet aan de orde. De compensatie van het kwaliteitsverlies houdt er rekening mee dat er een periode moet worden overbrugd waarin de waarden van het "maagdelijk" ingerichte vervangende gebied zich kunnen ontwikkelen tot het kwaliteitsniveau dat verloren is gegaan. Het betreft een kwaliteitstoeslag die wordt berekend over de verwervings- en inrichtingskosten. Voor het vervangen van de natuurkwaliteit van het natuurmonument wordt uitgegaan van een vervangingstermijn van 25 jaar, hiervoor geldt een kwaliteitstoeslag van 1/3 van de fysieke compensatie (verwervings- en inrichtingskosten). Indien fysieke compensatie door de initiatiefnemer redelijkerwijs niet of qua oppervlakte slechts ten dele mogelijk is, kan de verloren natuurwaarde financieel worden gecompenseerd. Een combinatie van fysieke en financiële compensatie is hierbij ook mogelijk.

De PKB Betuweroute is vastgesteld voordat "Uitwerking compensatiebeginsel SGR" van toepassing werd. In het PKB Betuweroute is een pakket aan maatregelen vastgesteld ter compensatie van de natuurwaarden die als gevolg van de Betuweroute verloren gaan. Dit pakket aan maatregelen voldoet formeel niet aan de eisen uit de "Uitwerking compensatiebeginsel SGR", maar past wel binnen het gedachtenkader zoals beschreven in de SGR (zie paragraaf 2.2).

Provincies

Streekplan Zuid-Holland Oost, 1995

Het Zuid-Hollandse deel van de oeverlanden heeft de aanduiding Natuurgebied (tevens bodembeschermingsgebied). De regelgeving is hier gericht op de bescherming van natuur- en landschapswaarden. Vrijwel alle groot- en kleinschalige ingrepen zijn uitgesloten. Met name in het Lingegebied moet de recreatieve ontwikkeling leiden tot een goed evenwicht met de aanwezige natuurwaarden.

Compensatiebeginsel Natuur en Landschap (1997)

In het geval dat bijzondere natuur- landschaps- en recreatieve waarden in het geding zijn, dient eerst te worden gezocht naar mogelijke minder schadelijke alternatieven. Als alternatieven ontbreken en de uitvoering van de activiteit als een zwaarwegend maatschappelijk belang wordt aangemerkt, dan moet de schade aan natuur en landschap worden gecompenseerd. Bovengenoemd Compensatiebeginsel Natuur en Landschap betreft een nadere uitwerking van het Structuurschema Groene Ruimte door de provincie Zuid-Holland.

Streekplan Gelderland, 1996

Het gebied heeft de aanduiding Landelijk Gebied B met natuur als belangrijkste functie. Bescherming, ontwikkeling en herstel van de natuur staan centraal.

Richtlijn compensatie Natuur en Bos 1998

In de richtlijn compensatie natuur en bos heeft de provincie Gelderland uitwerking gegeven aan de hoofdlijnen en uitgangspunten van het compensatiebeginsel uit het Structuurschema Groene Ruimte. Deze regeling is een nader uitwerking c.q. aanvulling van de richtlijn boscompensatie uit 1993. Een belangrijk verschil met de oude richtlijn is dat naast de 100% fysieke compensatie voor natuur en bos in hectaren, ook een geldelijke compensatie als kwaliteitstoeslag voor het verloren gegane natuur- of bosgebied dient te worden gegeven. Tevens is het in uitzonderingsgevallen mogelijk om tot gedeeltelijke of gehele financiële compensatie van natuur en bos over te kunnen gaan. Deze uitzonderingsgevallen zijn:

- als er geen alternatief is;
- als er onaanvaardbare procedurele vertragingen zouden optreden.

Gemeenten en waterschappen*Gorinchem*

In de gemeente Gorinchem de zijn ter plaatse van het studiegebied de volgende uitbreidings- en bestemmingsplannen van kracht:

Uitbreidingsplan in hoofdzaak Gorinchem, vastgesteld 06-10-1943

Uitbreidingsplan in hoofdzaak Arkel, goedgekeurd 11-05-1959

Bestemmingsplan landelijk gebied Arkel, vastgesteld 18-01-77

Bestemmingsplan landelijk gebied Heukelum, goedgekeurd 07-07-1976

Voor het westelijk deel van het studiegebied gelden de volgende plannen:

- Uitbreidingsplan in hoofdzaak Gorinchem, vastgesteld 06-10-1943
Dit plan geldt voor bijna voor het hele westelijke studiegebied (met uitzondering van het noordelijke gedeelte). In het uitbreidingsplan heeft het gebied de status "gronden bestemd voor landbouw, tuinbouw en veeteelt"
- Uitbreidingsplan in hoofdzaak Arkel, goedgekeurd 11-05-1959
Dit plan geldt alleen voor het noordelijke gedeelte van het westelijk studiegebied. In het uitbreidingsplan heeft het gebied de status "gronden, bestemd voor agrarische doeleinden"
- Bestemmingsplan landelijk gebied Arkel, vastgesteld 18-01-77
Dit plan geldt eveneens voor het noordelijke gedeelte van het westelijk studiegebied. In het bestemmingsplan heeft het gebied de status "agrari-sche doeleinden"

Voor het oostelijke gedeelte van het studiegebied gelden de volgende plannen:

- Bestemmingsplan landelijk gebied Heukelum, goedgekeurd 07-07-1976 (gemeente Gorinchem)
Dit plan geldt voor het hele oostelijke studiegebied, met uitzondering van het meest oostelijke gedeelte langs de ZuiderLingedijk (dit valt onder gemeente Lingewaal). In het bestemmingsplan heeft het gebied de status "Natuurgebied"
- Bestemmingsplan Buitengebied Heukelum, vastgesteld 08-11-1990 (gemeente Lingewaal)
Dit plan geldt voor het meest oostelijke gedeelte van het studiegebied,

direct grenzend aan de ZuiderLingedijk. In het bestemmingsplan heeft het gebied de status "Natuurgebied"

Intergraal waterbeheersplan Gelders Rivierengebied (IWGR), april 1994

Op 1 juli 1990 is de Wet op de Waterhuishouding van kracht geworden. Een van de gevolgen van deze wet is de verplichting tot het opstellen van beheersplannen voor het kwaliteits- en kwantiteitsbeheer van oppervlaktewateren. In het IWGR wordt door een vijftal waterschappen aangegeven hoe het strategisch beleid van Rijks- en provinciale overheid wordt vertaald in het beheer van het oppervlaktewater. Het plan is richtinggevend voor het te voeren beleid in de jaren 1994 tot 1998 en geeft een doorkijk naar de periode tot het jaar 2020.

Het studiegebied wordt op de functiekaart van het IWGR aangeduid als "water voor landbouw en niet-kwelaafhankelijke natuur". De Linge heeft op de functiekaart de functies: scheepvaart en recreatief vaarwater (kanovaart)".

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 in 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 gedeeltelijke intrekking van de aanwijzing tot Beschermd en Staatsnatuurmonument te nemen.