

Partiële herziening PKB Betuweroute

330-ddo
2e

Tracé-aanpassingen bij het Vaanplein, de Waal, het Sophia-tracé, de Giessen en het Pannerdensch Kanaal

Deel 4: herziening van de PKB Betuweroute (goedgekeurd door de Eerste en Tweede Kamer)



P 330-880
(2e ex)

Partiële herziening pkb Betuweroute

**DEEL 4: DE HERZIENING VAN DE PKB BETUWEROUTE
(GOEDGEKEURD DOOR DE TWEDE EN EERSTE KAMER)**

INHOUD

Blz.

1	INLEIDING	5
2	DE HERZIENING VAN DE PKB BETUWEROUTE	6
3	NOTA VAN TOELICHTING	14
	3.1 Algemeen	14
	3.2 Vaanplein	14
	3.3 Het Sophiatracé	16
	3.4 Kruising met de Giessen	19
	3.5 Kruising met het Pannerdensch Kanaal	20
	3.6 Kruising met de Waal	22
4	HET VERVOLG	23

1. INLEIDING

Voor u ligt deel 4 van de partiële herziening van de pkb Betuweroute. Deze partiële herziening is op 17 april 1997 van kracht geworden.

De pkb-herziening bevat een wijziging van de bandbreedte voor vijf tracédelen van de Betuweroute:

- de passage van het Vaanplein,
- het Sophiatracé (de kruising met de Noord en omgeving),
- de kruising met de Giessen,
- de kruising met het Pannerdensch Kanaal en
- de kruising met de Waal tussen Barendrecht en Heerjansdam.

In de toelichting in hoofdstuk 3 worden deze wijzigingen nader beschreven.

Met het van kracht worden van de partiële herziening van de pkb Betuweroute is de pkb-procedure beëindigd. Deze procedure begon in maart 1996 met het uitbrengen van het voornemen van het kabinet de pkb Betuweroute te herzien (deel 1). Dit voornemen is onderwerp geweest van inspraak, advisering en (bestuurlijk) overleg. Een weergave van de reacties op deel 1 is gebundeld in deel 2 (verschenen in september 1996). Op 14 oktober 1996 werd het kabinetsstandpunt inzake de pkb-herziening uitgebracht (deel 3). Op 4 maart 1997 stemde de Tweede Kamer in met het kabinetsstandpunt. De Eerste Kamer heeft het kabinetsstandpunt niet behandeld, waarmee zij geacht worden ermee te hebben ingestemd. Het parlement heeft het kabinetsstandpunt inzake de herziening ongewijzigd goedgekeurd.

Leeswijzer deel 4

In hoofdstuk 2 van dit deel 4 is de eigenlijke herziening van de pkb Betuweroute opgenomen in de vorm van vijf kaarten met een begeleidende tekst. Hoofdstuk 3 bevat een toelichting op de pkb-herziening. Hierin wordt nader ingegaan op de vijf tracéwijzigingen. Beide hoofdstukken zijn ongewijzigd ten opzichte van deel 3. In hoofdstuk 4 tenslotte wordt beschreven hoe het met de vijf tracédelen verder gaat na deze pkb-herziening.

2. DE HERZIENING VAN DE PKB BETUWERROUTE

De nu volgende bladzijden bevatten elk een kaart. Daarop staat voor elke tracéwijziging het kabinetsbesluit voor het tracé van de Betuweroute aangegeven. Rondom het tracé is het kabinetsbesluit voor de nieuwe bandbreedte aangegeven. Er zijn twee bandbreedtes: één verticale (ter begrenzing van de boven- en onderzijde) en één horizontale (ter begrenzing van het horizontale vlak). De uiteindelijke ligging van de as van het tracé van de Betuweroute moet binnen deze bandbreedte liggen.

De passage van het Vaanplein (km. 202,7 – 200,4)

De resultaten van inspraak, advisering en bestuurlijk overleg naar aanleiding van deel 1 van de partiële herziening geven het kabinet geen aanleiding tot wijziging van het eerder geuite voornemen, om de Betuweroute op maaiveldniveau het Vaanplein te laten passeren en één van de bestaande verbindingbogen te vervangen door een fly-over.

Het Sophiatracé (km. 324,9 – 8,0)

Voor de kruising van de Betuweroute met de Noord en de Sophiapolde wenst het kabinet realisatie van de tunnel als boortunnel niet onmogelijk te maken. Aangezien een geboorde tunnel dieper ligt dan de ondergrens van de bandbreedte voor de in de PKB Betuweroute opgenomen afgezonken tunnel is een verruiming van deze bandbreedte noodzakelijk.

De kruising met de Giessen (km. 17,3 – 19,1)

Ten aanzien van de kruising met de Giessen geven de resultaten van inspraak, advisering en bestuurlijk overleg het kabinet aanleiding de bandbreedte zodanig te wijzigen dat, nadat de pkb is herzien, alleen de tunnelvariant nog mogelijk is.

De kruising met het Pannerdensch Kanaal (km. 97,5 – 101,5)

Naar aanleiding van suggesties voortkomend uit inspraak en overleg zullen nadere studies worden uitgevoerd naar mogelijke verbeteringen van het tracé ter hoogte van het Pannerdensch Kanaal. Dit betekent dat in dit deel 3 het kabinet een gewijzigd standpunt inneemt in vergelijking tot haar eerder geuite voornemen ten aanzien van de kruising van het Pannerdensch Kanaal.

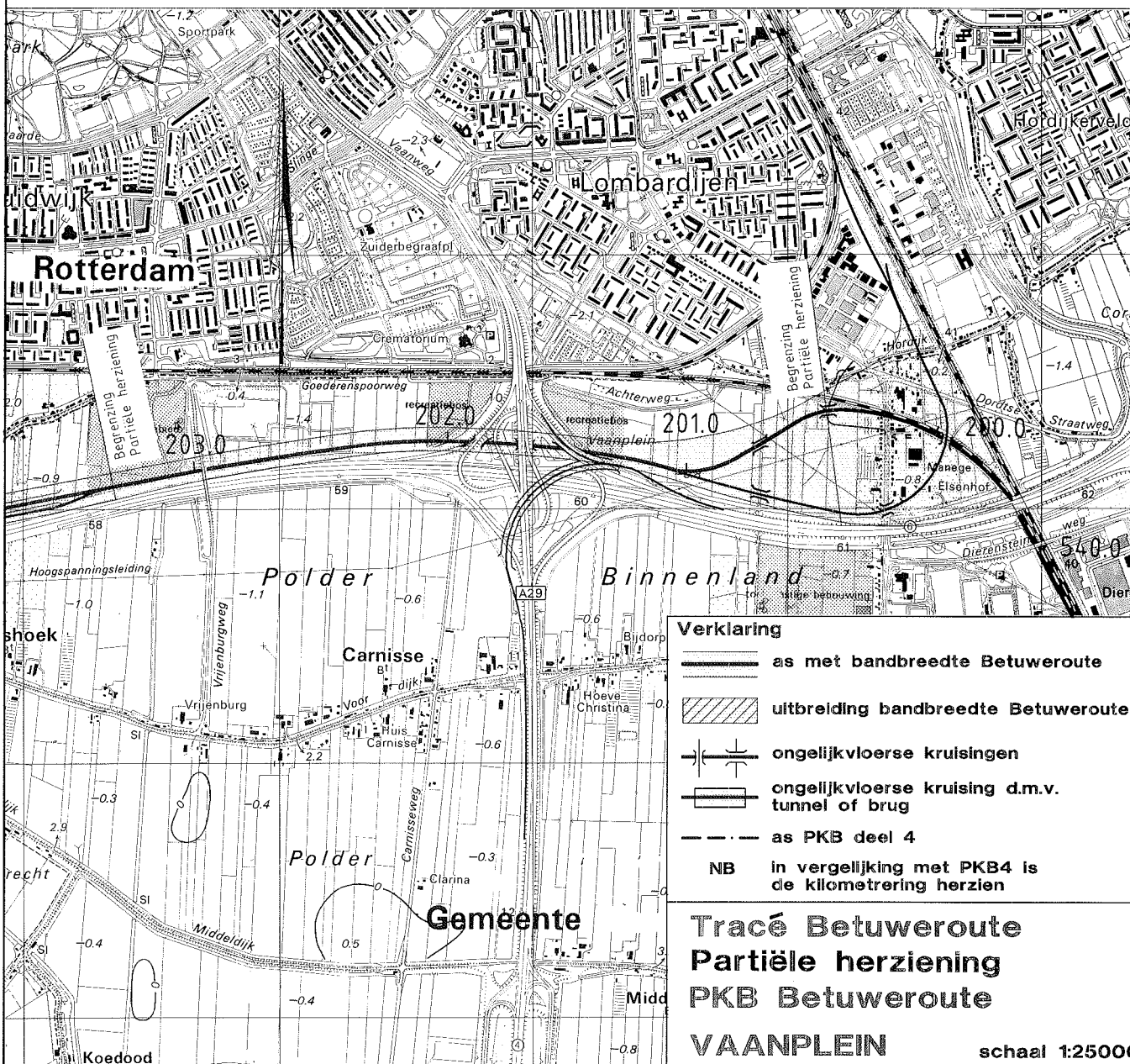
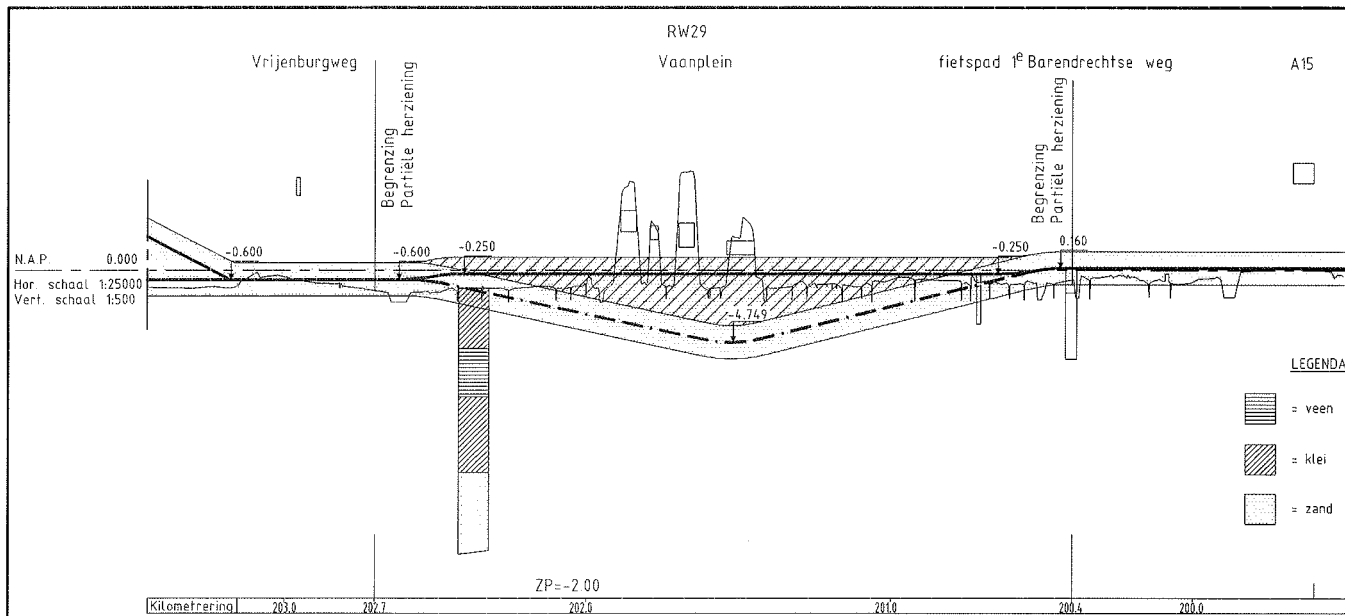
Zo zal de horizontale bandbreedte voor dit tracédeel worden verruimd. In plaats van de in de pkb Betuweroute standaard gehanteerde 50 meter aan weerszijden van het tracé wordt voor het tracé rond het Pannerdensch Kanaal aan de noordzijde een bandbreedte van maximaal 150 meter en aan de zuidzijde een bandbreedte van maximaal 175 meter vastgesteld. Op deze manier worden studies mogelijk gemaakt naar een eventuele verschuiving van het tracé ter hoogte van Boerenhoek aan de westzijde van het Pannerdensch Kanaal (alleen een eventuele verschuiving naar het noorden zal worden bestudeerd) en de Kandiawaard aan de oostzijde daarvan.

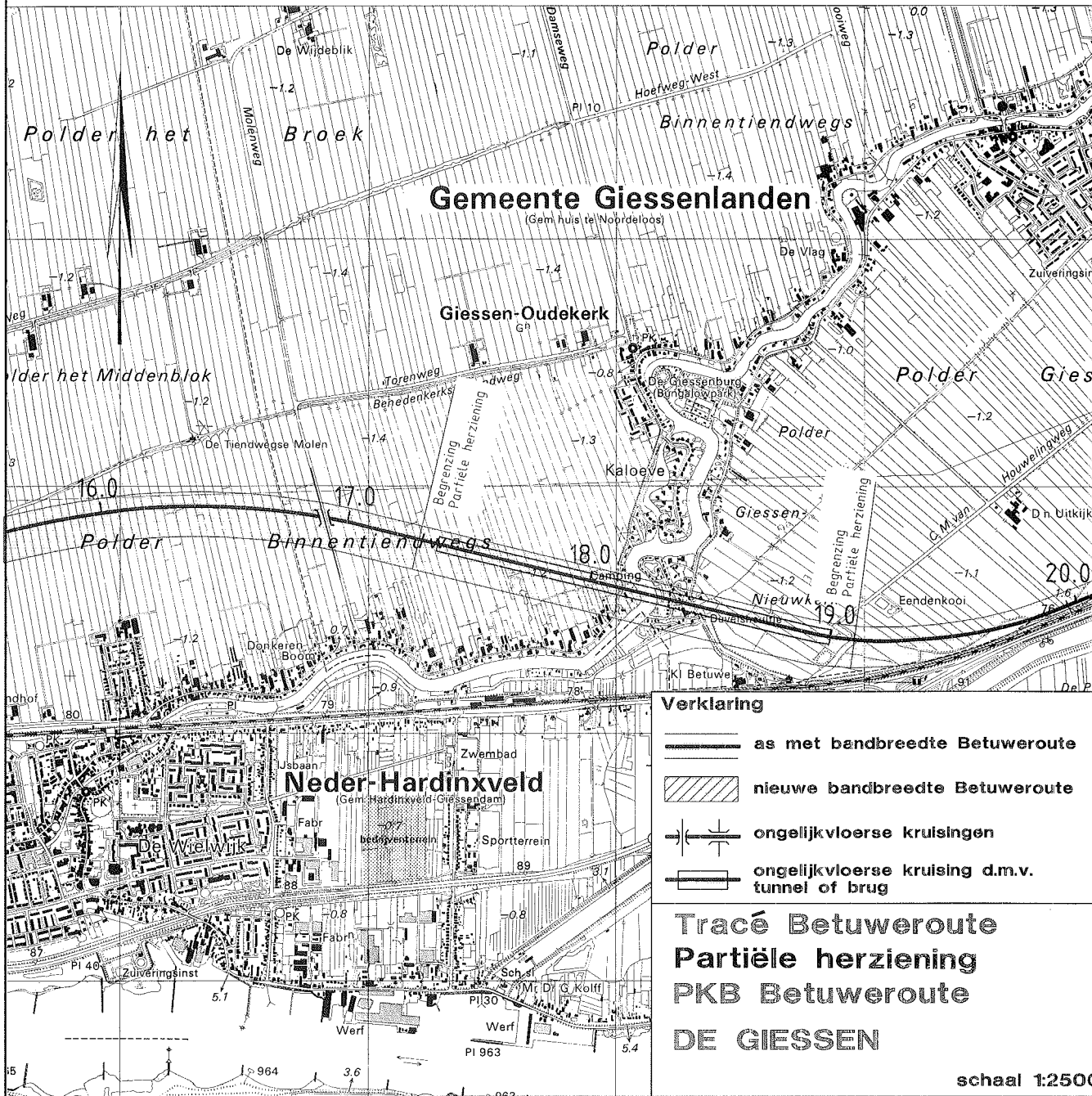
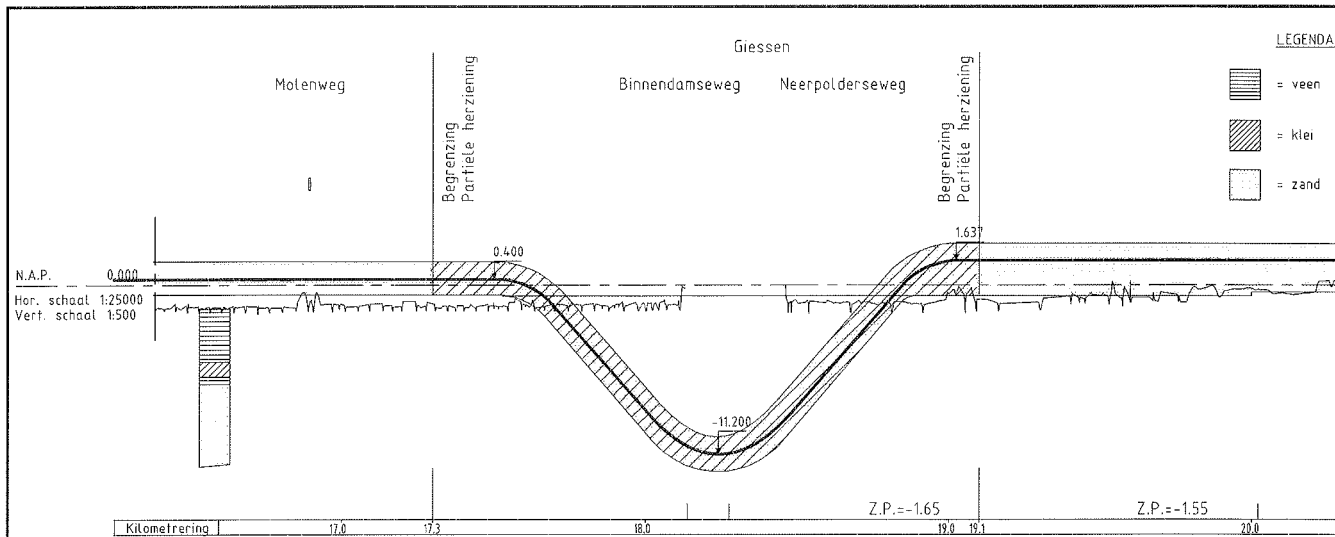
Ook de verticale bandbreedte wordt ten opzichte van het voornemen verder aangepast. In neerwaartse zin wordt de bandbreedte in plaats van de gebruikelijke marge van 1,20 meter onder de aslijn, verruimd tot 5 meter onder de aslijn. Naast ontwerptechnische redenen voor deze verdere verruiming worden zodoende studies mogelijk naar een eventueel verlenging van de tunnel bij Boerenhoek en bij de Kandiawaard.

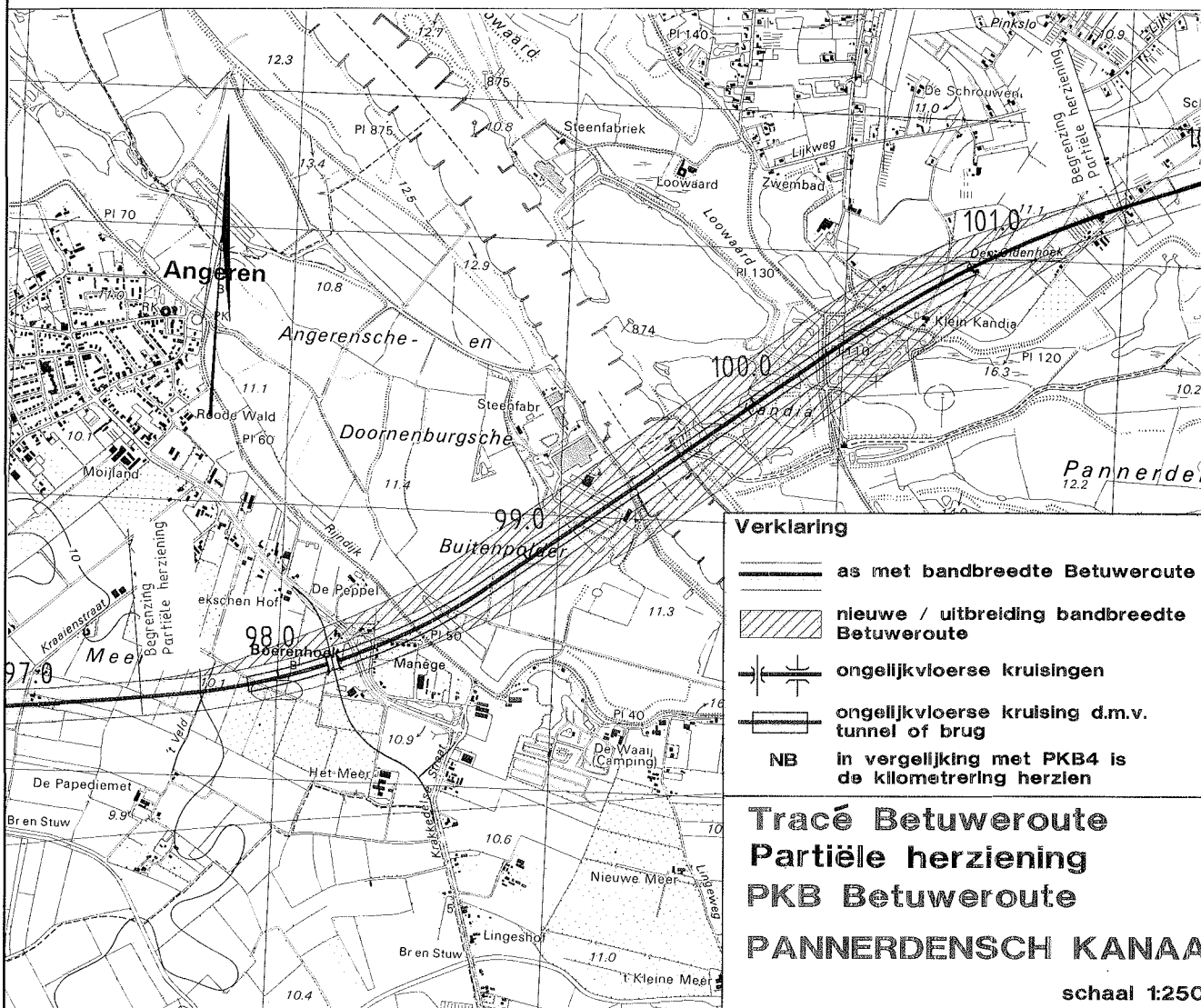
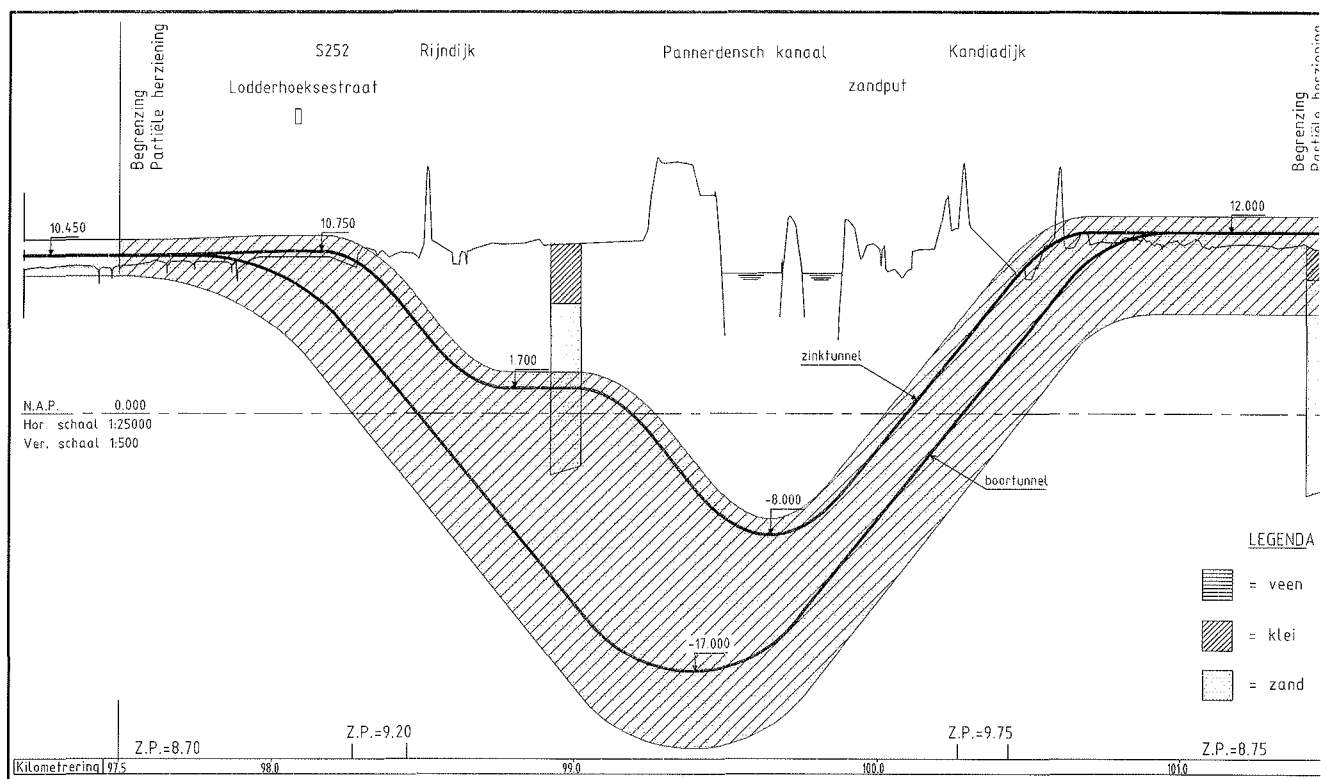
Daarnaast wordt de verticale bandbreedte zodanig aangepast dat, net als bij de Giessen, alleen de tunnelvarianten nog mogelijk zijn nadat de pkb is herzien.

De kruising met de Waal (km. 538,0 – 536,9)

Ter plaatse van de kruising van de Betuweroute met de Waal tussen Heerjansdam en Barendrecht is in de PKB de hoogteligging van de sporen op de PKB-kaart onjuist ingetekend. Deze reeds bestaande sporen zullen onderdeel gaan uitmaken van de Betuweroute. Het kabinet wenst deze evidente tekenfout ter voorkoming van misverstanden te corrigeren. Omdat het om een correctie gaat van een aanduiding van reeds bestaande sporen, heeft deze geen inhoudelijke consequenties. De correctie zal geschieden door op de PKB-kaart de as van de Betuweroute op de juiste plaats in te tekenen. De verticale bandbreedte verschuift mee met de as.







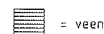
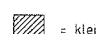
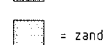
Noldijk Motenweg vertrekspoor
Rotterdam/Havens

Waal

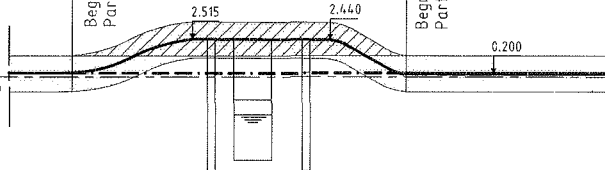
Begrenzing
Partiële herziening

Begrenzing
Partiële herziening

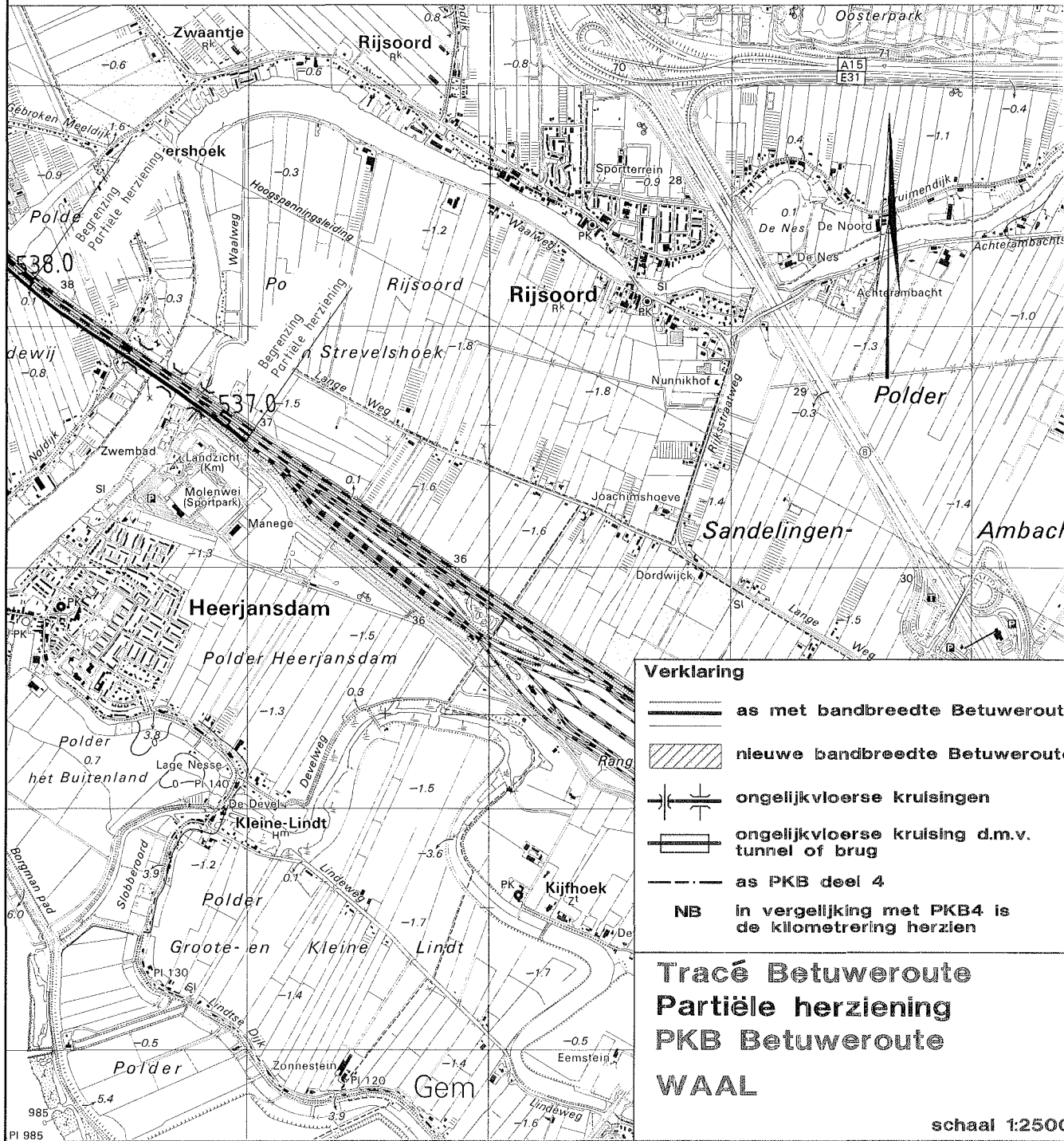
LEGENDA

-  = veen
-  = klei
-  = zand

N.A.P. 0.000
Hor. schaal 1:25000
Vert. schaal 1:500



Kilometering 538.0 537.0 536.9



Verklaring

-  as met bandbreedte Betuweroute
-  nieuwe bandbreedte Betuweroute
-  ongelijkvloerse kruisingen
-  ongelijkvloerse kruising d.m.v. tunnel of brug
-  as PKB deel 4
- NB** in vergelijking met PKB4 is de kilometering herzien

**Tracé Betuweroute
Partiële herziening
PKB Betuweroute
WAAL**

schaal 1:25000

3. NOTA VAN TOELICHTING

3.1 Algemeen

Het doel van deze herziening van de pkb Betuweroute is het aanpassen van de bandbreedte voor een aantal plaatsen in het tracé teneinde aldaar tracéwijzigingen mogelijk dan wel niet onmogelijk te maken.

Het gaat om een wijziging bij de volgende tracégedeelten:

1. het tracé bij het verkeersplein Vaanplein (km 200,4–202,7)
2. het Sophia-tracé (bij de polder Sophia/kruising met de Noord, km 324,9–8,0 (Het nulpunt van de kilometrering (km 0,00) van de Betuweroute komt overeen met km 325,7).)
3. het tracé bij de Giessen (km 17,3–19,1)
4. het tracé bij het Pannerdensch Kanaal (km 97,5–101,5).

Daarnaast wordt een foutcorrectie toegepast bij:

5. het tracé bij de Waal (Barendrecht/Heerjansdam, km 538,0–536,9)

Hieronder worden voor ieder van de betreffende locaties, voor zover relevant, achtereenvolgens beschreven de uitgangspunten uit deel 1, de resultaten van inspraak, advies van het OVI en de Commissie voor de milieu-effectrapportage en bestuurlijk overleg, alsmede het uiteindelijke standpunt van het kabinet.

3.2 Vaanplein

Uitgangspunt deel 1 van de herziening

Het Vaanplein is het verkeersknooppunt ten zuiden van Rotterdam waar de autosnelwegen A15 en A29 elkaar kruisen. In de PKB Betuweroute en het Voorontwerp Tracébesluit (VTB, 1994) ging de Betuweroute via een verdiepte ligging onder het Vaanplein door. Tijdens de verdere uitwerking van het tracé werd duidelijk, dat hier ook een andere oplossing mogelijk is.

Deze oplossing houdt in dat de verbindingsboog voor het autoverkeer komende van Ridderkerk naar de Heinenoordtunnel wordt vervangen door een fly-over. De Betuweroute kan dan vrijwel op maaiveld onder het verkeersplein worden aangelegd. Dit zogenaamde «maaiveldalternatief» betekent dat de aanleg van de Betuweroute sterk vereenvoudigd wordt waarbij een duurzame en functionele oplossing mogelijk wordt.

Voor het wegverkeer betekent dit dat een betere doorstroming en een hogere verkeersveiligheid eerder dan gepland gerealiseerd zal worden.

De reconstructie van het gehele Vaanplein vindt plaats in het kader van de reconstructie van de A15 (Maasvlakte-Vaanplein). Hiervoor is een tracé-m.e.r.-procedure gestart. De nu voorgestane fly-over zal in deze procedure als een gegeven worden meegenomen.

Resultaten inspraak, bestuurlijk overleg en adviezen

Het OVI merkt op dat de verschillen in milieu-effecten tussen het meest milieuvriendelijk alternatief en het maaiveldalternatief zeer klein zijn en dat andere aspecten dan milieu-en ruimtelijke aspecten van overwegend belang zijn in de keuze tussen het verdiepte alternatief en maaiveldalternatief.

Het OVI stelt dat de voorgestelde partiële herziening ter hoogte van het Vaanplein geen extra negatieve gevolgen heeft voor de woonsituatie in het betrokken gebied.

Het OVI kan zich vinden in de voorgestelde wijzigingen, met de kanttekening dat in de vervolgprocedure aandacht wordt besteed aan de geluidhinderaspecten van de Betuweroute en de nieuwe fly-over.

In de advisering en de inspraak is aandacht gevraagd voor de cumulatieve milieu-effecten en met name voor geluidhinder (vanwege de nabij gelegen woonwijken van Rotterdam, Pendrecht en Zuidwijk, en de recreatieve functie van het zuidelijk Randpark) ter plaatse van de fly-over. Door de provincie Zuid-Holland, Stadsregio Rotterdam en de gemeenten Rotterdam en Barendrecht wordt hiervoor aandacht gevraagd. Verder wordt gevraagd of de ontsluiting van de toekomstige Vinex-locatie Midden-IJsselmonde niet wordt bemoeilijkt door de aanleg van de Betuweroute. Ook is opgemerkt dat door het maaiveldalternatief meer ruimtebeslag zal optreden.

Standpunt van het kabinet

Naar aanleiding van de reacties op deel 1 van de herziening is opnieuw naar bovengenoemde aspecten gekeken. Ten aanzien van de geluidhinder ter hoogte van de fly-over is na studie gebleken dat de geluidbelastingen ter plaatse van de woonwijken en recreatieve voorzieningen ten opzichte van het eerdere ontwerp op basis van de pkb Betuweroute (vastgelegd in het Voorontwerp-Tracébesluit uit mei 1994) niet zullen toenemen. Het geluid van de fly-over is voor de bebouwing in Barendrecht ondergeschikt aan het overige wegverkeerslawaai, afkomstig van de aftakking Zierikzee-Ridderkerk en het centrale deel van het Vaanplein. De geluidmaatregelen zullen in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) zodanig gedimensioneerd worden dat de geluidbelasting niet hoger zal zijn dan bij de verdiepte variant welke als uitgangspunt is genomen in de PKB Betuweroute en het VTB.

De cumulatieve milieu-effecten van de reconstructie van het gehele Vaanplein zullen in de tracé-MER studie ten behoeve van de reconstructie van de A15 (Maasvlakte-Vaanplein) worden beschouwd, waarbij dan de Betuweroute en de ten behoeve van de Betuweroute aan te passen fly-over als een gegeven worden meegenomen.

Met betrekking tot de Vinex-locatie Midden-IJsselmonde is het kabinet van mening dat de toekomstige ontsluiting van deze locatie niet zal worden belemmerd door de Betuweroute. In overleg met de betrokken overheden zal een acceptabele oplossing worden uitgewerkt waarmee in het OTB rekening zal worden gehouden.

Om het ruimtebeslag te minimaliseren is alsnog bekeken of een strakkere bundeling van de A15 en de Betuweroute mogelijk is. Het tracé van de Betuweroute is aan weerszijden van het Vaanplein zo strak mogelijk gebundeld met de A 15, zonder dat daarmee een toekomstige reconstructie van het Vaanplein en de A 15 onmogelijk worden.

Bovengenoemde aspecten in overweging nemend acht het kabinet het maaiveld-alternatief een realistisch alternatief ten opzichte van het verdiepte alternatief. Het kabinet zal het maaiveldalternatief met in achtneming van de hiervoor genoemde uitgangspunten verder uitwerken tot OTB.

3.3 Het Sophiatracé

Aanleiding tot de wijziging van de bandbreedte

De in de PKB Betuweroute gehanteerde verticale bandbreedte ter plaatse van het Sophia-tracé is gebaseerd op het ontwerp van een tunnel met afgezonken elementen. Met de in deze herziening opgenomen wijziging van die bandbreedte beoogt het kabinet de aanleg van een geboorde tunnel ter plaatse van het Sophia-tracé niet onmogelijk te maken. Een besluit tot aanleg van een geboorde tunnel is daarmee nog niet genomen. Dat komt pas in de aanbestedingsfase aan de orde en is afhankelijk van de aanbiedingen die de aannemers doen. Eén en ander past in het standpunt van het kabinet dat er met betrekking tot de uiteindelijke aanleg van de Betuweroute ruimte moet blijven voor innoverende bouwtechnieken, zoals ondermeer verwoord in het kabinetsbesluit inzake de Betuweroute uit april 1995 en in de aanbestedingsbrief bij het Ontwerp Tracébesluit van 29 februari 1996.

Ligging van het tracé

Het Sophiatracé heeft een totale lengte van ongeveer 7,5 kilometer en kruist diverse bestaande infrastructuur. Het begint op het rangeeremplacement Kijfhoek. Het tracé kruist de A16, loopt door de Hendrik-Ido-Ambachtpolder, kruist De Rietbaan, het eiland Sophiapolder en De Noord. Het tracé gaat verder door Polder Het Nieuwland en de Vinkepolder in de gemeente Alblisserdam, kruist de Rijksweg A15 en loopt door Polder Zuidzijde tot net voorbij de provinciale weg N214 in de gemeente Papendrecht. Tevens kruist het tracé een aantal lokale wegen, twee hoofdwaterkeringen en tweemaal een hoofdgasleiding.

De planvorming rond het Sophiatracé

Vanaf de eerste ontwerpwerkzaamheden aan de Betuweroute heeft het kabinet de mogelijkheden van boortunneloplossingen in het tracé bekeken. Daarop was ook van diverse kanten aangedrongen, waaronder door het OVI (1992). Ook de Commissie m.e.r. heeft in haar toetsingsadvies over de Projectnota Betuweroute de aanbeveling gedaan om een geboorde tunnel in ogenschouw te nemen en met name de milieuaspecten van een afgezonken tunnel versus boortunnel na te gaan.

Voor het Sophia-tracé zijn de concrete mogelijkheden van een geboorde tunnel enkele malen onderzocht. Zowel bij de vaststelling van het voorkeurstracé in 1992 (PKB Betuweroute deel 1), als ten tijde van het formuleren van het kabinetsstandpunt in mei 1993 (PKB deel 3) luidde de conclusie dat, gegeven de toenmalige stand van kennis, techniek en ontwerp-diepgang, een boortunnel voor het Sophia-tracé duurder was dan een zinktunnel.

Mede naar aanleiding van de bevindingen van de Commissie Betuweroute in het kader van de heroverweging van het project, is recentelijk door NS Railinfrabeheer (NS-RIB) opnieuw bekeken of een geboorde tunnel voor het Sophiatracé financieel en (milieu-)technisch concurrerend zou kunnen zijn met een afgezonken tunnel. Hierbij kon gebruik worden gemaakt van recent beschikbaar gekomen, gedetailleerde ontwerpen voor beide varianten.

De geboorde tunnel die in het onderzoek is bestudeerd bestaat uit drie delen:

1. een verdiepte ligging west (een afgedekte tunnelbak c.q. tunnel): lopend vanaf het emplacement Kijfhoek tot aan de Krommeweg in Hendrik-Ido-Ambacht;

2. de daadwerkelijke boortunnel met aan beide zijden een diepe schacht en een schachtgebouw: lopend vanaf de Krommeweg tot voorbij de A15;
3. een tunnel oost, c.q. een open tunnelbak tot voorbij de N214.

Uit een nader onderzoek blijkt dat een boortunnel voor dit tracédeel financieel concurrerend kan zijn. Uit de in het bijlagenrapport bij dit kabinetsstandpunt opgenomen verkenning van de milieu-aspecten van een geboorde tunnel blijkt tevens dat deze voor de meeste milieu-aspecten gunstiger is dan de zinktunnel. Dit geldt zowel voor de effecten op bodem en waterhuishouding, de geluideffecten, de ecologische effecten als voor de landschappelijke effecten en de effecten op de ruimtelijke ordening. Indien in de aanbestedingsfase inderdaad een boortunnel wordt aangeboden die concurrerend is qua prijs, zullen de verschillende milieu-effecten van de boortunnel meer in detail worden vergeleken met de milieu-effecten van de afgezonken tunnel. Als deze inderdaad gunstiger zijn, zal een gewijzigd Ontwerp-Tracébesluit worden uitgebracht.

In de uitkomsten van het onderzoek van NS-RIB heeft het kabinet aanleiding gezien om aan Prof. Verruijt van de Faculteit Civiele Techniek van de TU Delft advies te vragen over het al dan niet opnemen van een wijziging van de verticale bandbreedte bij het Sophiatracé binnen de reeds lopende herzieningsprocedure van de PKB Betuweroute.

Professor Verruijt onderschrijft de conclusies van NS-RIB en adviseert om de keuze voor een boortunnel mogelijk te maken door verruiming van de verticale bandbreedte bij het Sophia-tracé.

Verder meldt zijn rapport:

«Hoewel in het algemeen in Nederland op dit moment een zuivere kostenafweging van een rivierkruising met een afgezonken tunnel of een geboorde tunnel in het voordeel van de eerste zal uitvallen, is dat in het geval van het Sophiatracé volgens het rapport van NS Railinfrabeheer niet het geval. In grote lijnen kan dit worden verklaard door de bijzondere aspecten van dit kunstwerk. De belangrijkste daarvan zijn de volgende:

- 1 De voorziene afgedekte verdiepte ligging aan de Westzijde en de Oostzijde van de \)tunnel is relatief kostbaar.
- 2 De kruising van de bestaande infrastructuur (A16 en A15, diverse wegen, watergangen en leidingen) leidt tot kostbare uitvoeringswerken, doordat veel tijdelijke werken noodzakelijk zijn.
- 3 De kruising van de Rietbaan is tamelijk gecompliceerd en geeft relatief veel hinder en risico's.
- 4 Voor een zinktunnel is veel terrein in de directe omgeving vereist, o.m. voor de aanleg van de tunnelementen en de opslag van vrijkomende grond. Een deel van die grond is waarschijnlijk vervuild en zal moeten worden afgevoerd naar opslag elders.
- 5 Voor een geboorde Sophiatunnel kan gebruik worden gemaakt van boorapparatuur benodigd voor de Botlektunnel.» (einde citaat)

Ook kan het huidige ruimtegebruik gedeeltelijk worden gecontinueerd bij een boortunnel, terwijl bij een afgezonken tunnel enkele functies moeten worden opgeheven. Zo kan bij een boortunneloplossing de toekomstige uitbreiding van de gemeente Hendrik-Ido-Ambacht met minder hinder plaatsvinden en kan een aantal bedrijven hun activiteiten ongestoord voortzetten. Ook kan het geplande bedrijventerrein in de gemeente Alblasserdam eerder worden gerealiseerd.

Ten aanzien van deze herziening heeft geen afzonderlijke inspraak plaatsgevonden. Wel is in het overleg en de inspraak in eerdere fasen van het project vanuit betrokken gemeenten en door particuliere insprekers om de uitwerking van een boortunnel gevraagd. Ook de Cie-m.e.r. heeft in haar Toetsingsadvies over de Tweede Aanvulling op het MER Betuweroute en de PAMER's om een onderzoek naar de milieu-effecten van een geboorde tunnel en een vergelijking met een afgezonken tunnel gevraagd.

De besturen van de betrokken gemeenten en de provincie Zuid-Holland hebben in het over deze problematiek gevoerde bestuurlijk overleg laten weten positief te staan ten opzichte van een verdere verruiming van de bandbreedte voor het Sophiatracé om een eventuele geboorde tunnel niet onmogelijk te maken. Het verslag van dit overleg is opgenomen in het bijlagenrapport bij dit kabinetsstandpunt.

Standpunt van het kabinet

Mede gezien de door NS-RIB uitgevoerde en door Prof. Verruijt beoordeelde studies is het kabinet van mening dat de verticale bandbreedte ter plaatse van het Sophiatracé zodanig verruimd moet worden dat een boortunneloplossing niet onmogelijk gemaakt wordt. Hiermee beoogt het kabinet verdere procedurele belemmeringen voor een eventuele boortunneloplossing weg te nemen.

Zoals reeds gemeld is aan het begin van deze toelichting wordt een besluit over de aanleg van een boortunnel pas genomen ten tijde van de aanbestedingsprocedure. Dit betekent dat vooralsnog voor het Sophiatracé een Tracébesluit zal worden genomen overeenkomstig het OTB Betuweroute zoals dat op 4 maart 1996 bekend werd gemaakt. Hierin zal dus een afgezonken tunnel worden opgenomen. Als uit de aanbesteding blijkt dat een geboorde tunnel inderdaad qua prijs kan concurreren met de afgezonken tunnel, en als blijkt dat de milieu-effecten inderdaad gunstige uitpakken, zal voor het Sophiatracé een gewijzigd OTB worden uitgebracht. Dit zal, na verwerking van alle reacties hierop, gevolgd worden door een nieuw Tracébesluit voor dit tracédeel. Het in de huidige herzieningsprocedure opnemen van de bandbreedteverruiming voor het Sophiatracé voorkomt dat in een later stadium eerst alsnog een PKB-herzieningsprocedure dient te worden doorlopen alvorens een gewijzigd OTB kan worden uitgebracht.

Het kabinet hecht eraan op te merken dat slechts de hierboven genoemde plaatselijke omstandigheden bij het Sophiatracé aanleiding zijn te veronderstellen dat een boortunnel niet duurder hoeft te zijn dan een afgezonken tunnel. Met name door het relatief grote aantal complexe kruisingen met bestaande infrastructuur, waardoor het oorspronkelijke Sophiatracé relatief duur is, kan een boortunnel in financieel opzicht concurrerend zijn ten opzichte van een afgezonken tunnel.

Met uitzondering van de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal, waar de locatiespecifieke omstandigheden een boortunnel ook wellicht concurrerend maken ten opzichte van een afgezonken tunnel, geldt voor de rest van de Betuweroute dat het oprekken van de bandbreedte om daar ook een boortunnel mogelijk te maken door het kabinet op dit moment niet zinvol wordt geacht.

3.4 Kruising met de Giessen

Uitgangspunt deel 1 van de herziening

In oktober 1994 heeft de Commissie Hermans (formeel Commissie Betuweroute) de opdracht gekregen te kijken naar de noodzaak van de aanleg van de Betuweroute. Ook heeft de Commissie gekeken naar de inpassing van het tracé, zoals dat in het VTB was opgenomen. Eén van de punten waar de Commissie een suggestie voor een verbetering van het tracé deed was de passage van het riviertje de Giessen. In de PKB Betuweroute en het VTB werd de Betuweroute met een brug over de Giessen heen geleid. Een verbeteringsvoorstel van de Commissie was, om met een tunnel onder de Giessen door te gaan. Vanuit de inspraak, door de gemeente Giessenlanden en door de provincie Zuid-Holland werden ook aangedrongen op ondertunneling van de Giessen. Op 29 juni 1995 heeft de Tweede Kamer met deze planwijziging ingestemd.

De as van het tunneltracé onder de Giessen ligt lager dan de onderkant van de verticale bandbreedte zoals vastgesteld in de PKB Betuweroute. Derhalve moet de verticale bandbreedte worden aangepast.

De tunnel gaat onder de westelijke dijk met de Binnendamseweg, de westelijke uiterwaarden, het riviertje de Giessen, de oostelijke uiterwaarden met het bungalowpark «De Bilderhof» en de oostelijke dijk met de Neerpolderseweg door. Na de kruising met de Neerpolderseweg is de Betuweroute weer zichtbaar in het landschap.

Resultaten inspraak, bestuurlijk overleg en adviezen

Met betrekking tot de toepassing van een tunnel onder de Giessen in plaats van een brug, schrijft het OVI dat met deze oplossing tegemoet wordt gekomen aan het bezwaar van visuele barrière in dit landschappelijk en recreatief aantrekkelijk gebied. Het OVI stemt daarom geheel in met deze oplossing.

Door het Interprovinciaal Overleg wordt bepleit om na te gaan of een verlenging in een verdiepte ligging nog mogelijk is om de ecologische en landschappelijke mogelijkheden van de oeverlanden langs de Giessen te verbeteren.

Om de doorsnijding van het Groene Hart door de aanleg van de Betuweroute te beperken wordt om een verlenging van de tunnel in westelijke richting gevraagd door onder andere de provincie Zuid-Holland het Hoogheemraadschap Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden en particulieren.

Een ander argument om de tunnel te verlengen is dat door de verlenging de tunnel dieper kan komen te liggen zodat een grotere vaardiepte ontstaat.

De gemeente Giessenlanden en particulieren verwachten meer geluidhinder nabij de bebouwing van Giessen-Oudekerk en de lintbebouwing van de Neerpolderseweg als gevolg van de tunnel en vragen om aanvullende geluidmaatregelen aldaar.

Standpunt van het kabinet

Uit nadere studies ten behoeve van de PAMER Giessen is gebleken dat de geluidcontouren in het minst geluidgevoelige gebied inderdaad, doch in geringe mate, zullen verschuiven ten opzichte van het oorspronkelijke plan.

Deze verschuiving heeft geen invloed op het aantal aan te vragen

hogere geluidwaarden. Het kabinet acht het in principe niet zinvol om aanvullende geluidwerende voorzieningen te treffen in een minder geluidgevoelig gebied, mede gelet op de te ontstane visuele effecten op het landschap, terwijl dit juist de belangrijkste reden is waarom de brug wordt vervangen door een tunnel.

Er bestaat geen directe relatie tussen de vaardiepte en de lengte van de tunnel. De vaardiepte is gebaseerd op andere overwegingen. Optimalisatie van de vaardiepte zal in het kader van het OTB plaatsvinden binnen de bandbreedte en het beschikbare budget.

Het kabinet ziet op grond van het bovenstaande geen aanleiding om de bandbreedte nog verder dan reeds voorgenomen aan te passen om verlenging of verdieping van de tunnel mogelijk te maken. Zoals reeds gesteld in deel 1 wordt voor de tunnel onder de Giessen niet overwogen of deze eventueel geboord kan worden aangelegd. Gezien de geringe lengte van de tunnel denkt het kabinet dat de kans verwaarloosbaar klein is dat een geboorde tunnel voor dit tracédeel even duur zou kunnen zijn als een afgezonken tunnel.

De landschappelijke herinrichting van het gebied nabij de Giessen zal nader overleg met betrokkenen worden vastgesteld en nader worden uitgewerkt in het OTB. Ook de herinrichting van het recreatieterrein/bungalowpark bij de Bilderhof zal in overleg met de betrokkenen worden uitgewerkt.

3.5 Kruisning met het Pannerdensch Kanaal

Uitgangspunt deel 1 van de herziening

Tijdens de behandeling in juni 1995 van het kabinetsstandpunt over de Betuweroute heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen. Hierin verzocht het kabinet om de Betuweroute door middel van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal aan te leggen. In de PKB Betuweroute en het VTB ging de Betuweroute met een brug over het Pannerdensch Kanaal heen. Om de meerkosten van de tunnel te dekken zullen er, zoals in de motie is aangegeven, een aantal inpassingsmaatregelen voor de Betuweroute worden geschraapt. Het kabinet heeft gezegd dat er een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal zal worden aangelegd onder voorwaarde dat de provincie Gelderland een financiële bijdrage zou leveren. De provincie heeft dit inmiddels toegezegd.

De in de PAMER Pannerdensch Kanaal voorgestelde tunnel passeert in noordoostelijke richting achtereenvolgens de Lodderhoeksestraat, de Buurtschap en gelijknamige straat Boerenhoek, de Rijndijk, de Angerensche en Doornenburgsche Buitenpolder, het Pannerdensch Kanaal, de zandwinplas Kandiawaard en de Kandiadijk.

Ten westen van de Lodderhoeksestraat bestaat het eerste deel van de tunnel uit een open tunnelbak. Deze loopt tot aan de Rijndijk. Vanaf de Rijndijk tot aan de Kandiadijk wordt een gesloten tunneldeel gerealiseerd. Net ten oosten van de Kandiadijk wordt weer overgegaan op een open bakconstructie. Voor de uitvoering van het gesloten tunneldeel zijn meerdere technische varianten mogelijk.

Resultaten inspraak, bestuurlijk overleg en adviezen

Het OVI geeft aan zich nooit tegenstander te hebben getoond van een tunnel onder het Pannerdensch Kanaal. Indien, zoals uit het PAMER blijkt, voor de meerkosten een aanvaardbare oplossing kan worden gevonden,

kan het OVI volledig instemmen met de partiële herziening van de PKB op dit punt.

De Stichting Natuur en Milieu dringt er daarbij nog op aan dat de keuze voor een tunnel met de daarbij behorende bandbreedte expliciet in deel 3 van de partiële herziening van de PKB wordt opgenomen.

Het Interprovinciaal Overleg (IPO) vraagt aandacht voor de problematiek bij Boerenhoek en merkt verder op dat in de regio behoefte bestaat aan een verruiming van de horizontale bandbreedte.

Door de provincie Gelderland en de gemeenten Bemmelen, Duiven en Rijnwaarden is om een oostelijke verlenging van de tunnel gevraagd om aantasting van het stiltegebied en de bestaande natuurwaarden in het Rijnstrangengebied te voorkomen. Deze instanties geven aan hier veel waarde aan te hechten, aangezien het Rijnstrangengebied deel uitmaakt van de Gelderse Poort dat een internationale status heeft als wetland.

De gemeente Bemmelen vraagt aandacht voor een westelijke verlenging (van 200–300 meter) van de tunnel en een verlegging van de tunnel in noordelijke richting, ten behoeve van de leefbaarheid in Boerenhoek.

Het polderdistrict Rijn en IJssel heeft aandacht gevraagd voor de waterbeheersing en veiligheid van het Liemersgebied. Deze zou kunnen worden verzwakt door de compartimentering van het gebied als gevolg van de aanleg van een niet-landschapsgebonden verbinding op de dijk. Het polderdistrict heeft in dit kader te kennen gegeven desnoods de voorkeur te geven aan de brugvariant.

Standpunt van het kabinet

Gelet op de reacties uit de inspraak en het bestuurlijk overleg heeft het kabinet besloten dat de horizontale bandbreedte voor dit tracédeel verruimd zal worden. Daarmee worden studies mogelijk gemaakt naar een eventuele verschuiving van het tracé nabij Boerenhoek aan de westzijde en Kandiawaard aan de oostzijde van het Pannerdensch Kanaal. Bij Boerenhoek wordt alleen een mogelijke verschuiving van het tracé in noordelijke richting onderzocht.

Vanwege dezelfde redenen heeft het kabinet besloten de verticale bandbreedte rondom het tracé verder te verruimen, door deze in neerwaartse zin te verruimen. Op deze manier is het mogelijk studies uit te voeren naar de mogelijkheden van een verlenging van de tunnel bij Boerenhoek en bij Kandiawaard om te bezien in hoeverre daarmee een vermindering van de hinder bij Boerenhoek respectievelijk een vermindering van de doorsnijding van de ecologische verbindingzone in de Kandiawaard kan worden bereikt.

De mogelijk gemaakte studies zullen voorafgaande aan het uitbrengen van het Ontwerp-Tracébesluit voor dit tracédeel worden uitgevoerd. Met nadruk wil het kabinet erop wijzen dat in dit kabinetsstandpunt alleen besloten wordt tot het uitvoeren van de genoemde studies. Daarmee wordt nog geen besluit tot een verschuiving van het tracé of een verlenging van de tunnel genomen. Een besluit over de uitvoering van het tracé wordt, na overleg met alle betrokkenen, in het kader van het OTB genomen, waarbij alle aspecten, waar onder de budgettaire consequenties, worden meegewogen.

De gevolgen voor de waterbeheersing acht het kabinet aanvaardbaar aangezien adequate maatregelen worden getroffen waarmee de veiligheid en waterbeheersing van het Liemersgebied kan worden gewaarborgd. In de uitwerking tot het OTB zal hierover nadere afstemming met de waterschappen plaats vinden.

3.6 Kruising met de Waal (Barendrecht/Heerjansdam)

Aanleiding correctie

Het tracé van de Betuweroute kruist de rivier de Waal tussen Barendrecht en Heerjansdam. In de PKB Betuweroute is op de PKB-kaart voor het bestaande spoor en daarmee ook voor de Betuweroute een verkeerde hoogte ten opzichte van N.A.P. weergegeven. In het OTB Betuweroute is wel de juiste ligging weergegeven. Het kabinet is op deze vergissing gewezen door de gemeenten Barendrecht en Heerjansdam. Op de kaart van de pkb Betuweroute is een onjuiste hoogte van de sporen van 0,2 m. + NAP opgenomen, terwijl de feitelijke hoogte 2,4 m. + NAP bedraagt. Hoewel dit verder geen gevolgen heeft voor de uitwerking van het tracé, (de bestaande sporen en de Betuweroute blijven op nagenoeg dezelfde hoogte liggen), is het ter voorkoming van misverstanden noodzakelijk dat deze tekenfout wordt hersteld door de juiste aslijnen in te tekenen.

Resultaten inspraak, bestuurlijk overleg en adviezen

Ten aanzien van deze correctie heeft geen afzonderlijke inspraak of bestuurlijk overleg plaatsgevonden. Wel is de voorgenomen correctie bestuurlijk aan de betreffende gemeenten medegedeeld.

Standpunt van het kabinet

Het kabinet besluit de onjuistheid op te heffen door de aslijn ter plekke op de juiste hoogte (NAP + 2,4 meter) in te tekenen en de bandbreedte mee te laten schuiven.

4. HET VERVOLG

De wijzigingen bij het Vaanplein, de Giessen en het Pannerdensch Kanaal

Voor de wijzigingen bij het Vaanplein, de Giessen en het Pannerdensch Kanaal zal aansluitend op deze pkb-herziening een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) worden uitgebracht. Het OTB bevat een uitwerking van deze tracédelen op het detailnivo van het bestemmingsplan. Over het OTB kan iedereen zijn of haar mening kenbaar maken. Mede naar aanleiding van deze reacties stellen de Ministers van V&W en VROM vervolgens het (definitieve) Tracébesluit of een Gewijzigd OTB vast. Daarmee zijn de «witte vlekken» uit het Tracébesluit Betuweroute van 4 december 1996 opgevuld. Nadat het Tracébesluit voor deze drie tracédelen is genomen, bestaat de mogelijkheid om beroep aan te tekenen tegen zowel het Tracébesluit als tegen deze pkb-herziening. Bij het uitbrengen van het Tracébesluit zal over de beroepsmogelijkheid meer informatie worden gegeven.

Het Sophiatracé

In deel 3 van de pkb-herziening wordt bij het Sophiatracé melding gemaakt van een mogelijke aanleg van een geboorde tunnel in plaats van de toen voorziene afgezonken tunnel. Dit besluit zou genomen worden op basis van de aanbiedingen die aannemers zouden doen. Inmiddels is op basis van de binnen gekomen aanbiedingen besloten voor het Sophiatracé een geboorde tunnel aan te gaan leggen. In het op 4 december 1996 uitgebrachte Tracébesluit Betuweroute (TB) is voor het Sophiatracé een afgezonken tunnel uitgewerkt. Dit betekent dat het plan voor de afgezonken tunnel moet worden herzien.

Voor het Sophiatracé zal een «nieuw» OTB worden uitgebracht. Het nieuwe OTB vervangt daarmee het TB van 4 december 1996. Formeel blijft dit «oude» TB nog wel van kracht, totdat het «nieuwe» Tracébesluit voor het Sophiatracé is vastgesteld. Dit nieuwe Tracébesluit zal door de Ministers van V&W en VROM worden vastgesteld mede op basis van de reacties op het nieuwe OTB. Ook bij het Sophiatracé bestaat de mogelijkheid om na het uitbrengen van het Tracébesluit in beroep te gaan tegen het Tracébesluit en de pkb-herziening.

De kruising met het Waaltje

Voor de passage met de Waal tussen Barendrecht en Heerjansdam zal geen nieuw OTB of Tracébesluit worden opgesteld. In het Tracébesluit Betuweroute is al uitgegaan van de juiste hoogteligging van de bestaande sporen. Een nieuw OTB of Tracébesluit zou nergens afwijken van het nu vastgestelde Tracébesluit.