

Toetsingsadvies over de Aanvulling
op de planbeschrijving en Aanvulling op
het milieueffectrapport Betuweroute,
behorend bij het Ontwerp-Tracébesluit
Tracédeel Pannerdensch Kanaal

25 september 1997

330-949

1

2

ISBN 90-421-0274-8
Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20903
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
DGV/PDBR/972265

uw brief
d.d. 13 juni 1997

ons kenmerk
U663-97/Sf/bh/330-948

onderwerp
Toetsingsadvies over Aanvulling op de
PAMER Betuweroute, Tracédeel Panner-
densch Kanaal

doorkiesnr.
(030) 234 76 38

Utrecht,
25 september 1997

Met bovengenoemde brief stelde u, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over de Aanvulling op de planbeschrijving en aanvulling op het Milieueffectrapport Betuweroute, Tracédeel Pannerdensch Kanaal (Aanvulling op de PAMER) behorend bij het Ontwerp-Tracébesluit Tracédeel Pannerdensch Kanaal van juni 1997.

Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan. Het oordeel over de Aanvulling op de PAMER wordt in hoofdstuk 2 van het advies samengevat. Daarnaast vraagt de Commissie uw aandacht voor het volgende.

In haar eerdere toetsingsadviezen van 10 december 1992, 28 november 1994 en 25 juni 1996 heeft de Commissie gewezen op het belang van monitoring en evaluatie achteraf en van het voortzetten van (lopend) onderzoek mede naar aanleiding van het project Betuweroute. In december 1996 is een 'Programma voor de evaluatie van milieueffecten van de Betuweroute' vastgesteld. De Commissie zal met belangstelling kennis nemen van de resultaten van de betreffende onderzoeken in verband met de kennispoolfunctie van de Commissie.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

ir. P. van Duursen,
voorzitter van de werkgroep
m.e.r. Betuweroute, Tracédeel Pannerdensch
Kanaal

In afschrift aan: Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

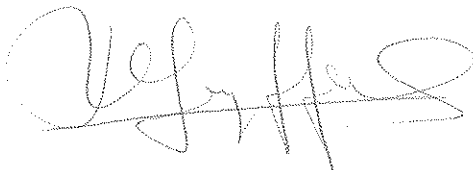
Toetsingsadvies over de Aanvulling op de planbeschrijving en Aanvulling
op het milieueffectrapport Betuweroute, behorend bij het Ontwerp-
Tracébesluit Tracédeel Pannerdensch Kanaal

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over de Aanvulling op de
planbeschrijving en Aanvulling op het milieueffectrapport Betuweroute, behorend bij het
Ontwerp-Tracébesluit Tracédeel Pannerdensch Kanaal,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend bevoegd gezag) door
de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

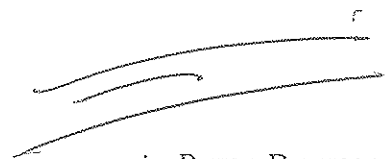
de werkgroep m.e.r. Betuweroute, Tracédeel Pannerdensch Kanaal

de secretaris



ir. R.I. Seijffers

de voorzitter



ir. P. van Duursen

Utrecht, 25 september 1997

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Oordeel over de Aanvulling op de PAMER	2
3. Opmerkingen en aanbevelingen voor de besluitvorming	3
3.1 Boortunnel/zinktunnel	3
3.2 Varianten voor het lengteprofiel van de tunnel en toeritten ("vertikaal alignement")	3
3.3 Inrichting van omgeving Kandia	5

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juni 1997, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in Staatscourant nr. 113 d.d. 18 juni 1997
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

Na de vaststelling op 17 april 1997 van de partiële herziening van de planologische kernbeslissing (PKB) Betuweroute voor (ondermeer) het tracédeel Pannerdensch Kanaal geeft het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) Betuweroute, Tracédeel Pannerdensch Kanaal nadere invulling aan dit nog ontbrekende deel van het (op 26 november 1996) vastgestelde Tracébesluit Betuweroute. In de PKB-herziening is vastgelegd, dat de kruising van het Pannerdensch Kanaal door middel van een tunnel zal plaatsvinden.

Het OTB Betuweroute, Tracédeel Pannerdensch Kanaal is ter visie gelegd tezamen met de Aanvulling op de planbeschrijving en aanvulling op het milieueffectrapport Betuweroute van juni 1997 (verder afgekort tot: Aanvulling op de PAMER). Deze Aanvulling op de PAMER is tot stand gekomen omdat bij Boerenhoek sprake is van een wijziging in de asligging ten opzichte van de PAMER.

De Aanvulling op de PAMER beschrijft vooral de milieugevolgen van (iets naar het noorden verschoven) tracé-alternatieven en mogelijke (mitigerende) maatregelen bij Boerenhoek aan de Westkant van het Pannerdensch Kanaal. De milieugevolgen van tracé-alternatieven aan de Oostkant van het kanaal, bij Kandia, komen in de bijlage van het OTB aan de orde.

Bij deze milieueffectrapportage (m.e.r.) zijn de Ministers van Verkeer en Waterstaat (V en W) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) bevoegd gezag. Als initiatiefnemer treedt NS Railinfrabeheer op, namens de Minister van V en W.

Per brief van 13 juni 1997 is de Commissie voor de m.e.r. verzocht een toetsingsadvies uit te brengen over de inhoud van de Aanvulling op de PAMER (zie bijlage 1). Van de ter inzage legging is op 18 juni 1997 kennisgegeven (zie bijlage 2). Een openbare (hoor)zitting is gehouden op 3 juli 1997 te Angeren. De Commissie is tevens gevraagd om, zoals tot nu toe in deze m.e.r.-procedure heeft plaatsgevonden, ook de reacties van overheidsinstanties in haar beoordeling te betrekken. Daartoe is afgesproken de adviestermijn in nader overleg te verlengen.

Dit advies is opgesteld door de werkgroep van de Commissie voor de m.e.r., verder te noemen 'de Commissie'¹. De Commissie heeft beoordeeld of de Aanvulling op de PAMER voldoende informatie bevat om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming en daarbij op grond van artikel 7.26 van de Wm getoetst:

- aan de richtlijnen voor het MER²], zoals vastgesteld op 14 mei 1991;
- op eventuele onjuistheden³];

1 Zie bijlage 3 voor samenstelling van de werkgroep en verdere projectgegevens.

2 Wm artikel 7.23, lid 2.

3 Wm artikel 7.23, lid 2.

- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER⁴].

Verder heeft de Commissie bij haar beoordeling betrokken:

- Het OTB Betuweroute, Tracédeel Pannerdensch Kanaal d.d. juni 1997 (Toelichtingen/ Bepalingen en Kaartenset) en het bijbehorende akoestisch onderzoek;
- De PAMER Betuweroute, Kruising Pannerdensch Kanaal (maart 1996);
- Toetsingsadvies naar aanleiding van (ondermeer) dit PAMER (juni 1996);
- Het Programma voor de evaluatie van milieueffecten van de Betuweroute (december 1996).

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie verder rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen⁵].

2. OORDEEL OVER DE AANVULLING OP DE PAMER

De Commissie heeft geconstateerd, dat een mogelijke verbetering ten gunste van het milieu in de vorm van verschuiving van het lengteprofiel van de tunnel en toeritten dan wel een verlenging van de tunnel, beide in oostelijke richting, vanwege hogere kosten niet verder in overweging zijn genomen.

Naar het oordeel van de Commissie bevat de Aanvulling op de PAMER tezamen met het OTB Betuweroute, Tracédeel Pannerdensch Kanaal en de eerdere PAMER **voldoende** informatie om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

De voorliggende documenten roepen wel een aantal vragen op. Op haar verzoek is de Commissie dan ook toelichting verschaft. Ook met deze toelichting blijft het moeilijk een goed overzicht te krijgen van de milieugevolgen van alternatieven voor het gehele tracédeel (de tunnelkruising inclusief beide toeritten). Dit komt door de versnipperde wijze van presentatie.

Zo'n totaal beeld is vooral nodig voor waar de west- en oostzijde niet als onafhankelijk van elkaar op hun milieueffecten kunnen worden beschouwd. In dit kader wordt met name gedacht aan verschuiving in het lengteprofiel van de tunnel en toeritten.

Op grond van de verkregen toelichting is de Commissie van mening, dat het nu niet zinvol is aanvullende studies te verrichten naar andere uitvoerings- en tracévarianten. Zodra bij de aanbesteding door aannemers concrete voorstellen ter tafel worden gebracht, wordt het zinvol om deze te onderzoeken op hun meerwaarde voor het milieu.

4 Wm artikel 7.10.

5 Zie bijlage 4.

In hoofdstuk 3 doet de Commissie een aantal opmerkingen die bij de besluitvorming of bij de evaluatie achteraf kunnen worden betrokken.

3. OPMERKINGEN EN AANBEVELINGEN VOOR DE BESLUITVORMING

3.1 Boortunnel/zinktunnel

In het OTB (pagina 14) wordt gesteld: " Er wordt naar gestreefd om vòòr het uitbrengen van het Tracébesluit Betuweroute Tracédeel Pannerdensch Kanaal een keuze te maken tussen boren of zinken." In het OTB wordt geen voorkeur aangegeven.

In de PAMER Kruising Pannerdensch Kanaal van maart 1996 wordt reeds een vergelijking van de milieugevolgen van een (betonnen en stalen) zinktunnel en een boortunnel in de aanleg- en gebruiksfase gegeven. Daarbij wordt de te boren tunnel als MMA^{6]} beschouwd^{7]}. Er spelen, zoals bekend, duidelijke verschillen^{8]} zoals in hinderaspecten en (rust)verstoring voor mens en dier tijdens de aanleg, in ruimtebeslag, in benodigde (tijdelijke) grondverwerving voor ondermeer werkterreinen, in mogelijke problemen bij hoogwater bijvoorbeeld tijdens de aanleg, in te bergen hoeveelheden overtollig materiaal en verontreinigde baggerspecie en in lozingen van tunnelwater. Ook de eventuele keuze voor een zogenoemde "double stack"-tunnel^{9]} (zie OTB, pagina 11 en 12) zal daarbij een rol spelen.

3.2 Varianten voor het lengteprofiel van de tunnel en toeritten ("vertikaal alignement")

Over de westelijke toerit van de tunnel wordt in de Aanvulling op de PAMER een voldoende beeld gegeven van mogelijke tracévarianten, te treffen (milieu-) maatregelen en de milieugevolgen daarvan^{10]}.

De Aanvulling op de PAMER en het OTB Pannerdensch Kanaal (inclusief bijlage) roept, zoals reeds hiervoor gesteld, bij de Commissie een aantal vragen op die voornamelijk betrekking hebben op het deel oostelijk van het Pannerdensch Kanaal. Zo heeft de Commissie in eerste instantie tijdens haar beoordeling geconstateerd, dat een aantal tunnelalternatieven in de lengterichting niet nader zijn uitgewerkt. Het betreft met name een eventuele verlenging van de tunnel of een meer dichte tunnelbak aan de oostzijde.

6 Zie ook reacties 1, 14 en 15 (bijlage 4).

7 Zie ook de Aanvulling op het MER: boortunnel Sophiatracé van april 1997, waar overigens de specifieke omstandigheden anders zijn.

8 Zie ook reacties 1, 7, 8, 12 en 14 (bijlage 4).

9 Zie ook reacties 3, 5 en 7 (bijlage 4).

10 Zie ook reacties 3, 11 en 12 (bijlage 4).

Het valt op dat de argumentatie in de Aanvulling op de PAMER en het OTB sterk wordt bepaald door beperkingen van financiële aard. Voorts heeft de Commissie moeite met de stelling dat een langere tunnel onder het Pannerdensch Kanaal vanwege veiligheidsaspecten de vervoerscapaciteit van de gehele Betuweroute nadelig beïnvloedt¹¹]. De Commissie heeft de volgende vragen gehad:

- Waarom het lengteprofiel van de tunnel in het nieuwe ontwerp asymmetrisch is geworden (tunnelas: 300m westelijk van as kanaal), waardoor het diepste punt op -17m in plaats van oorspronkelijk (in de PAMER¹²) op -14m is komen te liggen?
- Is er geen mogelijkheid om de boortunnel enkele honderden meters naar het oosten te verschuiven en minder diep te maken en wat zijn daarvan de voor- en nadelen voor het milieu? De Commissie heeft in dit verband zelf gedacht aan de mogelijkheid de Rijndijk bij Boerenhoek naar het oosten te verleggen zodat ook de oostelijke tunnelmond zodanig oostwaarts verschuift dat daardoor het moerasbos bij Kandia na de aanleg van de Betuweroute weer zou kunnen worden ingericht.
- Kan de open toerit aan de oostzijde verder worden afgedekt en wat zijn daarvan de voor- en nadelen? Bijvoorbeeld met constructies die dienst zouden kunnen doen als uitwisselingsverbindingen tussen biotopen voor met name de kamsalamander en de rugstreppad en ook zouden kunnen bijdragen aan het verder reduceren van rustverstoring (stiltegebied¹³), mens en dier) ten gevolge van de spoorlijn ter plaatse van deze (natuur)gebieden.
- De specifieke inrichting van de binnendijkse en buitendijkse omgeving van de oostelijke tunneltoerit; dit vooral met als doel de aan te tasten biotopen/ leefgebieden van de kamsalamander (rode lijstsoort) en de rugstreppad volwaardig te vervangen¹⁴].

Op grond van de toelichting ten aanzien van deze punten meent de Commissie dat het nu niet zinvol is aanvullende studies te verrichten naar andere uitvoerings- en tracévarianten¹⁵]. Zodra bij de aanbesteding door aannemers concrete voorstellen ter tafel worden gebracht, wordt het zinvol om deze te onderzoeken op hun meerwaarde voor het milieu.

Wel verdient bij de besluitvorming nog de inrichting van de binnendijkse en buitendijkse omgeving van de oostelijke tunneltoerit bijzondere aandacht. Dit om na te gaan welke mogelijkheden er zijn ter mitigatie van en compensatie¹⁶] voor resterend verlies, dat wordt veroorzaakt door de aanleg en het gebruik van de Betuweroute in het betreffende gebied.

11 Zie ook reactie 7 (bijlage 4).

12 Zie ook reacties 3 en 11 (bijlage 4).

13 In het akoestisch onderzoek zou in het stiltegebied naast de dagwaardecontour ook de etmaalwaardecontour moeten worden weergegeven (zie ook bijlage 4, reactie nr. 14). In deze reactie wordt tevens gewezen op een onjuistheid in het betreffende rapport met betrekking tot kaart 5.2 en de tabellen 4, 6 en 7.

14 Zie ook reactie 8 (bijlage 4).

15 Zie ook reacties 7, 8 en 9 (bijlage 4).

16 Zie ook reacties 1, 8 en 14 (bijlage 4).

3.3 Inrichting van omgeving Kandia^{17]}

In het OTB en de bijlage daarbij wordt globaal ingegaan op (mitigerende) maatregelen om de kwaliteit van het leefgebied van de kamsalamander en rugstreppad zo gelijkwaardig mogelijk te houden. Daarbij wordt gesteld: "De ministers hebben daarnaast besloten om, naast de in de Tracébesluit Betuweroute opgenomen maatregelen voor de landschappelijk inrichting, mitigatie en compensatie een beperkt bedrag beschikbaar te stellen om op een meer gerichte manier in aansluiting op de natuurontwikkelingsplannen in het gebied nog iets extra's te doen aan de verbetering van de situatie van de amfibieën."

Uit de verkregen toelichting is de Commissie gebleken, dat uitgaande van de biotopen van beide doelsoorten er goede mogelijkheden zijn om de populaties kamsalamander en rugstreppad ter plaatse in hun huidige omvang te behouden door aan enige natuurontwikkeling te doen. Bij een goede inrichting zullen niet alleen de leefomstandigheden voor deze amfibiesoorten binnendijks en buitendijks kunnen worden verbeterd maar is ook verdere ontwikkeling ten gunste van andere natuurwaarden (fauna, zoals vogels, en flora) mogelijk; dit in aansluiting op de natuurontwikkelingsplannen voor de Gelderse Poort.

Ten aanzien van de betreffende amfibieën beveelt de Commissie aan (zie ook PAMER pagina 52):

- het realiseren van vervangende biotopen voorafgaande aan de aanleg van de tunnel;
- de spoorlijn bij Kandia voor amfibieën als de kamsalamander en de rugstreppad zodanig (in Noord-zuidrichting) passeerbaar te maken dat voldoende uitwisselingsmogelijkheden tussen deelbiotopen en – populaties mogelijk is^{18]}.

Enkele ruimtelijke mogelijkheden daartoe, die nog nadere uitwerking in overleg met betrokkenen behoeven, zijn:

- het (deels) opvullen en inrichten van de zandwinput Kandiawaard en het inrichten (ontgraven) van de uiterwaard;
- overhoeken die tussen de Betuweroute en de (deels te verleggen) bandijken ontstaan een natuurontwikkelingsinrichting te geven;
- het ontgraven van een deel van het westelijk Rijnstrangengebied ten behoeve van het ontwikkelen van een (moeras)biotoop voor deze amfibieën en andere dieren (zoals vogels van het Gelderse Poortgebied).

Bij de voor de aanleg van de Betuweroute noodzakelijke verlegging van de bandijk aan de zuidkant zou bij de specifieke inrichting ook rekening dienen te worden gehouden met migratiemogelijkheden voor deze amfibieën.

17 Zie ook reacties 14 en 15 (bijlage 4).

18 Zie ook reactie 8 (bijlage 4).

In verband met migratiemogelijkheden is het vastgestelde (globale) "Programma voor evaluatie van milieueffecten van de Betuweroute" van 6 december 1996 relevant. De Commissie constateert, dat in dit programma wat betreft natuurwaarden een flink aantal evaluatiecriteria wordt opgevoerd. Het valt echter op dat de betreffende onderzoeken in de Rijnstrangen en uiterwaarden worden beperkt tot (een herhaling) na één en drie jaar na in gebruikname van de Betuweroute. De indruk wordt gewekt dat lange(re) termijn effecten, die ecologisch juist van betekenis zijn, geen aandacht zullen krijgen. De Commissie beveelt aan in de nadere uitwerking van het evaluatieprogramma ook aandacht te besteden aan de gevolgen voor de natuur op langere termijn. Bij het evaluatiecriterium natuurontwikkeling is verder alleen onderzoek naar de ontwikkeling van de vegetatie voorzien. Ter plaatse en elders zal met natuurontwikkeling echter ook een positief effect op faunawaarden worden beoogd. Zo moeten bij de nieuwe inrichting van de Kandiawaard in de eerste plaats geschikte biotopen voor amfibieën worden gecreëerd. Derhalve acht de Commissie het gewenst dat de fauna bij het evaluatie-onderzoek van natuurontwikkeling wordt betrokken. Bij het evaluatie-onderzoek rondom de tunnel onder het Pannerdensch Kanaal kan mogelijk aangesloten worden bij de monitoring en evaluatie van de Gelderse Poort-plannen.

Tenslotte verdient bij de landschappelijke inpassing van de oostelijke tunneltoerit het volgende aandacht. Om de visuele verstoring vanwege de spoorbaan, met geluidschermen aan weerszijden, te beperken is het zinvol na te gaan van waaruit de spoorbaan daadwerkelijk zichtbaar is door gebruikers van dit gebied, waarin bijvoorbeeld diverse dijken liggen die het zicht beperken. Dit kan doelmatiger zijn dan te trachten de geluidschermen met een ononderbroken dichte beplanting aan het zicht te onttrekken.

BIJLAGEN

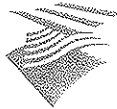
bij het
toetsingsadvies over de Aanvulling op de
planbeschrijving en Aanvulling op het
milieueffectrapport Betuweroute, behorend
bij het Ontwerp-Tracébesluit Tracédeel
Pannerdensch Kanaal

(bijlagen 1 t/m 4)

groen
15

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 13 juni 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de Voorzitter van de Commissie
voor de milieu-effectrapportage
Ir. P. van Duursen
A. v. Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
afgekomen:	18 JUNI 1997
nummer:	817-97
doosnr:	330-887/14840
kopie naar:	AS/Sc/Rw/Bb

Contactpersoon	Doorkiesnummer
P. Dronkert	070 - 351 6287
Datum	Bijlage(n)
13 juni 1997	div.
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGV/PDBR/972265	
Onderwerp	
Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute, tracédeel Pannerdensch Kanaal	

Geachte Voorzitter,

Mede namens mijn ambtgenote van VROM bied ik u hierbij aan:

1. het Ontwerp-Tracébesluit (OTE) Betuweroute, tracédeel Pannerdensch Kanaal (d.d. juni 1997);
2. de Aanvulling op de planbeschrijving en aanvulling op het MER Betuweroute tracédeel Pannerdensch Kanaal (d.d. juni 1997);
3. het akoestisch onderzoek behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute, tracédeel Pannerdensch Kanaal (d.d. juni 1997);
4. deel A van het Tracébesluit Betuweroute (d.d. 26 november 1996);
5. de partiële herziening van de pkb Betuweroute (deel 4, d.d. april 1997);
6. het bijlagenrapport bij deel 3 van de partiële herziening van de pkb Betuweroute (d.d. oktober 1996);
7. de Planbeschrijving en Aanvulling op het MER Betuweroute (PAMER) tracé Pannerdensch Kanaal (d.d. maart 1996);
8. de regeling nadeelcompensatie Betuweroute (d.d. 6 september 1996).

Deze stukken liggen met ingang van 18 juni 1997 tot en met 29 juli 1997 voor eenieder ter inzage. Tevens liggen daarbij de Aanvulling op het MER Betuweroute (d.d. mei 1994) en de Tweede Aanvulling op het MER Betuweroute (d.d. maart 1996) bij de hierbovengenoemde stukken ter inzage.

Gedurende de periode van ter inzage legging kunnen belanghebbenden hun zienswijzen over de stukken kenbaar maken. In de hierbij u ook toegezonden brochure staat beschreven hoe particulieren hun zienswijzen kenbaar kunnen maken. In de brochure staat tevens vermeld waar en

Postadres postbus 20903, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Koninginnegracht 19

Telefoon 070-3516213
Telefax 070-3517813

Bereikbaar met tramlijn 1 (station es), tramlijn 9 (station fs en cs) en buslijn 18 (station fs en cs)

17



wanneer de informatiebijeenkomsten en hoorzittingen gehouden zullen worden. Aan de betrokken gemeenten en de provincie Gelderland is gevraagd of zij bereid zijn planologische medewerking te verlenen als het tracé overeenkomstig het OTB Pannerdensch Kanaal wordt vastgesteld.

Ter toelichting op de toegezonden stukken het volgende.

1. Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) Betuweroute, tracédeel Pannerdensch Kanaal (d.d. juni 1997)

Met ingang van 17 april jl. is de partiële herziening van de pkb Betuweroute van kracht geworden. Hierin is voor de kruising van de Betuweroute met het Pannerdensch Kanaal het oorspronkelijk geprojecteerde brugtracé vervangen door een ondertunneling. Het OTB voor het tracédeel Pannerdensch Kanaal bevat een uitwerking op bestemmingsplan-niveau van het gewijzigde pkb-besluit.

Het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute, tracédeel Pannerdensch Kanaal bestaat uit de bepalingen en de plankaarten (schaal 1: 2500) en gaat vergezeld van een uitgebreide toelichting.

2. De Aanvulling op de planbeschrijving en aanvulling op het MER Betuweroute tracédeel Pannerdensch Kanaal (d.d. juni 1997)

Omdat bij Boerenhoek is gekozen voor een tracé dat niet beschreven was in de PAMER Pannerdensch Kanaal van maart 1996, is over dit tracédeel een aanvulling op de PAMER gemaakt. In deze aanvulling worden de milieu-effecten van het tracé zoals dat in het OTB Pannerdensch Kanaal is opgenomen vergeleken met die van het 'PAMER-tracé'.

3. Het akoestisch onderzoek behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit Betuweroute, tracédeel Pannerdensch Kanaal (d.d. juni 1997)

Het akoestisch rapport bevat de onderbouwing van hetgeen in het OTB over geluid is opgenomen. In het OTB Pannerdensch Kanaal is aangegeven dat er voor één woning een hogere waarde moet worden aangevraagd.

4. deel A van het Tracébesluit Betuweroute (d.d. 26 november 1996)

In het OTB Pannerdensch Kanaal wordt voor algemene uitgangspunten en randvoorwaarden ten aanzien van aspecten als geluid, veiligheid en trillingen integraal verwezen naar de beschrijving hiervan in deel A van het Tracébesluit Betuweroute.

5/6/7. De partiële herziening van de pkb Betuweroute (deel 4, d.d. april 1997), het bijlagenrapport bij deel 3 van de partiële herziening van de pkb Betuweroute (d.d. oktober 1996) en de Planbeschrijving en aanvulling op het MER Betuweroute (PAMER), kruising Pannerdensch Kanaal (d.d. maart 1996)



DGV/FBER/972265

Omdat de planaanpassingen die in het onderhavige OTB zijn opgenomen niet passen binnen de verticale bandbreedte, zoals die in de pkb Betuweroute is opgenomen, was een herziening van deze pkb noodzakelijk. De partiële herzieningsprocedure is onlangs afgerond: de partiële herziening is op 17 april jl. van kracht geworden. De goedgekeurde partiële herziening wordt ter informatie toegezonden.

Voor het tracédeel Pannerdensch Kanaal is begin 1996 een 'Planbeschrijving en Aanvulling op het MER Betuweroute' (afgekort PAMER) vervaardigd. Deze PAMER is tegelijk met deel 1 van de partiële herziening, in maart 1996, gepubliceerd en onderwerp van inspraak geweest. In het bijlagenrapport van deel 3 van de herziening zijn deze inspraakreacties gebundeld en beantwoord. Het OTB Pannerdensch Kanaal bevat onder meer het resultaat van een afweging naar aanleiding van deze inspraakreacties. De PAMER Pannerdensch Kanaal en het bijlagenrapport bij deel 3 van de herziening worden u ter informatie toegezonden.

6. De regeling nadeelcompensatie Betuweroute (d.d. 6 september 1996)

Dit al eerder gepubliceerde stuk ligt opnieuw ter inzage omdat het voor betrokkenen van belang kan zijn bij de beoordeling van het OTB Pannerdensch Kanaal.

Verzoek om advies

Ingevolge artikel 7.26 lid 1 van de Wet Milieubeheer verzoek ik u een toetsingsadvies uit te brengen over de hierboven onder punt 2 beschreven Aanvulling op de Planbeschrijving en Aanvulling op het MER Betuweroute, tracédeel Pannerdensch Kanaal van juni 1997, en mij dit advies uiterlijk 9 september 1997 toe te zenden.


Over de Planbeschrijving en Aanvulling op het MER Betuweroute, tracé Pannerdensch Kanaal zelf heeft u reeds op 25 juni 1996 een toetsingsadvies uitgebracht (nr. 330-798).

Vervolgprocedure

Volgens de huidige planning zal het Tracébesluit voor de Betuweroute, tracédeel Pannerdensch Kanaal, aan het einde van 1997 worden vastgesteld. Bij deze planning is er van uitgegaan dat de reacties op het OTB geen aanleiding geven om een gewijzigd OTB uit te brengen.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT


A. Jorritsma - Lebbink

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: NS Railinfrabeheer, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat (V en W)

Bevoegd gezag: Ministers van V en W en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM)

Besluit: Tracébesluit

Categorie Besluit m.e.r.: 2.1

Activiteit: In de partiële herziening van de PKB Betuweroute is vastgelegd dat de kruising van het Pannerdensch Kanaal door middel van een tunnel zal plaatsvinden. Het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) Betuweroute, Tracédeel Pannerdensch Kanaal van juni 1997 geeft een nadere invulling aan dit tracédeel. Ten behoeve van de partiële herziening van de PKB Betuweroute is reeds de Planbeschrijving en Aanvulling op het MER (PAMER) Betuweroute, kruising Pannerdensch Kanaal van maart 1996 gemaakt en ter visie gelegd. Omdat in het OTB bij Boerenhoek sprake is van een wijziging in de asligging ten opzichte van deze PAMER is een Aanvulling op de PAMER ter visie gelegd tezamen met het OTB. De Aanvulling op de PAMER beschrijft vooral de milieugevolgen van (iets naar het noorden verschoven) tracé-alternatieven en mogelijke (mitigerende) maatregelen bij Boerenhoek aan de westkant van het Pannerdensch Kanaal. De milieugevolgen van tracé-alternatieven aan de oostkant van het kanaal, bij Kandia, komen in de bijlage van het OTB aan de orde.

Procedurale gegevens:

richtlijnen vastgesteld: 14 mei 1991

kennisgeving Aanvulling op de PAMER Betuweroute: 18 juni 1997

toetsingsadvies over de Aanvulling op de PAMER Betuweroute uitgebracht: 25 september 1997

Bijzonderheden: De Aanvulling op de PAMER tezamen met het OTB Betuweroute, Tracédeel Pannerdensch Kanaal en de eerdere PAMER bevat voldoende informatie om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming.

De voorliggende documenten hebben wel een aantal vragen opgeroepen. Op haar verzoek is de Commissie toelichting verschaft. Op grond van de verkregen toelichting is de Commissie van mening, dat het nu niet zinvol is aanvullende studies te verrichten naar andere uitvoerings- en tracévarianten. Zodra bij de aanbesteding door aannemers concrete voorstellen ter tafel worden gebracht, wordt het zinvol om deze te onderzoeken op hun meerwaarde voor het milieu. De Commissie plaatst verder een aantal opmerkingen ten behoeve van de besluitvorming ten aanzien van:

- de keuze boortunnel/zinktunnel;
- varianten voor het lengteprofiel van de tunnel en toeritten;
- de inrichting van de omgeving van Kandia rondom de oostelijke toerit.

Samenstelling van de werkgroep:

prof.dr.ir. J.F. Agema

ir. P. van Duursen (voorzitter)

ir. W.J. Heijnen

drs. S.R.J. Jansen

prof.mr. C. Lambers

ir. E.Ph.J. de Ruiter

ir. M.B. Schöne

Secretaris van de werkgroep: ir. R.I. Seijffers

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cle. m.e.r.
1.	970711	Stichting Milieuvrienden Duiven	Duiven	970718
2.	970709	A.H. Nijboer en C.E.G.M. Nijboer-Lentjes	Angeren	970718
3.	970713	Bewoners Boerenhoek	Angeren	970718
4.	970713	H.Th.J. Giesen, J.A.H. Giesen en M.A.M. Giesen-Mocking	Angeren	970718
5.	970722	Vereniging Landelijk Overleg Betuweroute	Dordrecht	970801
6.	970727	M.C.J.A. Steenkamp	Groessen	970801
7.	970725	Groessen in Protest (GRIP)	Groessen	970801
8.	970728	Gelderse Milieufederatie, mede namens: Vereniging Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, Stichting RAVON afdeling Gelderland en Werkgroep Leefklimaat Zevenaar	Arnhem	970801
9.	970729	Stichting Duurzame Mobiliteit	Asperen	970801
10.	970719	J. v.d. Veen	Delft	970801
11.	970703	Verslag openbare hoorzitting	Angeren	970723
12.	970829	Gemeente Bemmelen	Bemmelen	970901
13.	970909	Gemeente Rijnwaarden	Lobith	970911
14.	970908	(concept-)reactie van Gedeputeerde Staten van Gelderland	Arnhem	970911
15.	970908	Gemeente Duiven	Duiven	970912