

Mitigerende maatregelen

Door landschappelijke inpassing en het nemen van mitigerende maatregelen worden negatieve effecten van de omlegging Zuid-Willemsvaart voorkomen dan wel beperkt.

In het ontwerp is gestreefd naar een minimalisatie van (tijdelijke) negatieve effecten op natuur door een optimalisatie van de tracering en door maatregelen ter beperking van ruimtebeslag, verdroging, versnippering en verstoring.

Optimalisatie van tracering en beperking ruimtebeslag

- Tracering door (niet langs) de Koornwaardplas en de voormalige vuilstort (niet EHS).
- Tracering langs (en niet door) de botanisch zeer waardevolle rivierduin/stroomrug in de Koornwaard.
- Aanleg van afzonderlijke sifons voor de Aa en de Groote Wetering/Wambergse beek.

In de aanvullende Trajectnota/MER was sprake van een combinatie van het sifon voor de Groote Wetering/Wambergse beek en de Aa in het kader van het plan Dynamisch beekdal van de Aa. Een dergelijk ontwerp zou leiden tot het grootschalig aanpassen van de genoemde watergangen, met als gevolg dat het landgoed De Wamberg aan de westzijde van de Hasseltsedijk grotendeels haar landschappelijke kenmerken verliest. Bovendien is dit een extra aantasting van het leefgebied van de das. Daarom worden de Groote Wetering / Wambergse Beek en de Aa van aparte sifons voorzien, welke in of vlakbij de huidige ligging van de watergang gesitueerd zijn. Deze oplossing staat de realisatie van het Dynamisch beekdal van de Aa en de ecologische verbindingszone Rosmalense Aa niet in de weg.

Maatregelen ter beperking van verdroging

- Verhogen van kanaalpeil tussen Sluis Empel en Sluis Berlicum met een meter tot NAP+2,00 meter.
- Handhaven van het huidige kanaalpeil NAP+4,70 meter bovenstrooms Sluis Berlicum in plaats van verlaging naar het oorspronkelijke kanaalpeil op dit kanaalpand NAP+4,45 meter.
- Maximale noordelijke ligging van Sluis Berlicum.

De verhoging respectievelijk het handhaven van het kanaalpeil heeft geleid tot een beperking van de grondwaterstanddaling, welke in natuurgebieden het ongewenste effect van verdroging tot gevolg kan hebben. Door de handhaving van het kanaalpeil tussen Sluis Berlicum en Sluis Schijndel treedt in de omgeving van dit kanaalpand geen grondwaterstanddaling op.

Het kanaalpeil van NAP+2,00 meter op het kanaalpand tussen Sluis Empel en Sluis Berlicum heeft wel een forse grondwaterstanddaling tot gevolg. Het aanvankelijke kanaalpeil is met een meter verhoogd tot NAP+2,00 meter, maar een verdere verhoging om effecten op de grondwaterstand verder te beperken is uitgesloten. Dit in verband met de vereiste doorvaarthoogte van 7,00 meter voor de bruggen ten

behoefte van de kruisende verbindingen. Een verdere verhoging van het kanaalpeil zou leiden tot onaanvaardbaar steile hellingen. Omdat het kanaalpeil van NAP+2,00 meter ter hoogte van landgoed De Wamberg leidt tot verdroging van natuurwaarden is nader onderzoek verricht naar mogelijke maatregelen hiertegen. Het is mogelijk gebleken Sluis Berlicum verder noordelijk, net ten zuiden van de A59 te situeren. Hierdoor wordt het kanaalpand van NAP+4,70 meter langer doorgezet in landgoed de Wamberg waardoor in plaats van verdroging vernatting optreedt.

Maatregelen ter beperking van versnippering

- Aanleg van flauwe taluds waar mogelijk.
- Aanleg van natuurvriendelijke oever aan de oostzijde van de vaarweg inclusief en fauna uittreedplaatsen om de 100 meter.
- Verlenging van kruisende verbindingen ter plaatse van de regionale ecologische verbindingszone.
- Verlenging van kruisende verbinding N279 ten behoeve van passage door de das.
- Een voor vissen passeerbare inrichting van de sifon in de Aa.

De Zuid-Willemsvaart is aangewezen als provinciale ecologische verbindingszone. Daarom worden de oevers aan de oostzijde van de nieuwe vaarweg ingericht conform de "Visie op de ecologische functie van de Brabantse kanalen" (Rijkswaterstaat Noord-Brabant, 2000). Voor meer informatie wordt verwezen naar het Landschapsplan.

Het sifon in de Aa zal worden aangepast met name ten behoeve van de visoptrek vanuit de Maas. Zonder aanpassingen in het sifon bestaat het risico dat bij hoge waterafvoeren de vis vanwege de dan optredende hoge stroomsnelheden in het sifon niet of te laat in het voortplantingsseizoen stroomopwaarts geraakt. Daarnaast zal de nieuw aan te leggen Rosmalense Aa, onderdeel van de regionale ecologische verbindingszone ten oosten van het kanaal, voor vismigratie als nieuwe route voor vismigratie beschikbaar komen. De verwachting is dat beide maatregelen tezamen de huidige visoptrek vanuit de Maas naar de Aa moeten kunnen behouden.

Andere sifons worden niet aangepast, omdat de ecologische functie van de desbetreffende hoofdwatgangen dat ook niet vereist.

Maatregelen ter beperking van verstoring

Verstoring kan tijdelijk optreden in de bouwfase, maar doet zich ook permanent voor in de gebruikersfase. Hierbij gaat het om effecten als lichtverstoring en verstoring door werkzaamheden.

Maatregelen in de bouwfase

- Aan- en afvoerroutes voor bouwverkeer en gebruikruimte tijdens de uitvoering zodanig plaatsen dat kwetsbare locaties in de Koornwaard en op landgoed De Wamberg worden ontzien.
- Een fasering van de werkzaamheden die is afgestemd op de leefwijze dan wel kwetsbare perioden van soorten, bijvoorbeeld de voortplantingsperiode.

- Tijdelijke voorzieningen plaatsen als afscheiding ter bescherming van de kwetsbare locaties in de Koornwaard en op landgoed De Wamberg.

In de bouwfase wordt voldaan aan de zorgplicht ten aanzien van alle aanwezige beschermde soorten, op grond van artikel 2 van de Flora- en faunawet.

Maatregelen tegen lichtverstoring

- Maximale noordelijke ligging van Sluis Berlicum.
- Landschappelijke inpassing van beide sluiscomplexen in de vorm van dichte (struik)beplanting.
- Aanbrengen van afschermende voorzieningen op de lichtbronnen.

Verlichting van de sluisterreinen is noodzakelijk bij de 24-uurs bediening die op het kanaal zal worden ingevoerd. Lichtverstoring zal zich in ieder geval voordoen rond Sluis Berlicum, dat gelegen is op landgoed de Wamberg. Met name de watervleermuis is hier gevoelig voor. Door verplaatsing van Sluis Berlicum maximaal richting de A59 wordt de verstoring beperkt doordat deze dan niet langer in het midden van de vliegroutes en jachtgebied gelegen is maar meer aan de rand daarvan. Een verplaatsing naar het zuiden is geen optie wegens de dan optredende verdroging bij landgoed De Wamberg. Verder zal door beplanting en afschermende voorzieningen op de lantaarns lichtverstrooiing tegengegaan worden.

Compenserende maatregelen

Ondanks de mitigerende maatregelen is er sprake van permanente negatieve effecten op de Ecologische Hoofdstructuur/Groene Hoofdstructuur en het leefgebied van beschermde soorten. Deze effecten moeten gecompenseerd worden. De effecten en de compensatietaakstelling worden in onderstaande afzonderlijk beschreven voor EHS/GHS gebieden en voor beschermde soorten. In het compensatieplan wordt hierop uitgebreider ingegaan.

Taakstelling voor EHS/GHS gebieden

Algemeen uitgangspunt bij de uitwerking van natuurcompensatie voor EHS/GHS gebieden is dat voor wat betreft areaal en kwaliteit in beginsel geen netto verlies van waarden mag optreden. Hierbij wordt voor wat betreft het 'areaal' uitgegaan van de begrenzing op de plankaart van het Streekplan (2002) en voor wat betreft de 'kwaliteit' van de in het Natuurgebiedsplan Westelijke Maasvallei (2002) aangegeven natuurdoelen voor de EHS/GHS.

Verder worden voor de bepaling van de compensatietaakstelling de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Vernietiging wordt één op één gecompenseerd (100%);
- Versnippering wordt één op één gecompenseerd (100%), als deze niet kan worden gemitigeerd.

Naast de compensatietaakstelling in oppervlakte moet bij compensatie rekening worden gehouden met een kwaliteitstoeslag om het

overgangsbeheer te financieren voor het ontwikkelen van vervangende natuurkwaliteiten. Conform het provinciaal compensatiebeleid wordt de toeslag verrekend in hectares.

Permanente negatieve effecten als gevolg van vernietiging en versnippering treden op in de EHS/GHS natuurgebieden Koornwaard, landgoed De Wamberg en Aa-dal. In tabel 3.4.1. wordt de totale compensatietaakstelling (inclusief kwaliteitstoeslag) voor deze gebieden weergegeven. In totaal wordt 17,8 ha gecompenseerd.

Tabel 3.4.1. Taakstelling natuurcompensatie EHS/GHS	
Natuurdoeltype	Compensatie
Beek met natuurvriendelijke oevers	0,7
Ooibos	2,0
Beuken-Eikenbos (v)/ Eiken-Haagbeukenbos/ Vogelkers-Essenbos	0,2
Rivierduin	0,1
Bloemrijk grasland	1,6
Moeras	2,7
Braam / doornstruweel	2,3
Stroomdalgrasland	4,0
Multifunctioneel bos	1,1
Reservaatakker	3,2

Taakstelling voor beschermde soorten

Het uitgangspunt bij de uitwerking van de natuurcompensatie voor beschermde soorten is dat geen afbreuk gedaan wordt aan de zogeheten 'gunstige staat van instandhouding'. Om dit te bepalen is van belang onder meer rekening te houden met de zeldzaamheid van soorten en de (Europese) populatieontwikkeling. Bij de bepaling van de effecten, de compensatietaakstelling en de daarbij behorende maatregelen is de ecologische deskundigheid van de adviesbureaus Bureau Waardenburg en Royal Haskoning betrokken ten behoeve van respectievelijk het natuuronderzoek en het compensatieplan.

De diverse mitigerende maatregelen beperken de verstoring en het ruimtebeslag op het leefgebied van de das. Er blijft echter het ruimtebeslag van circa 30,1 ha. Deze aantasting moet gecompenseerd worden. Vanwege het zeer beperkt aanwezig zijn van actuele natuurwaarden op de landbouwgronden vindt de compensatie van ruimtebeslag en versnippering niet één op één plaats. De effecten worden kwalitatief gecompenseerd door het bestaande leefgebied te versterken en uit te breiden door de aanleg van kleine landschapselementen in de omringende landbouwgebieden. Daarbij kunnen ook technische maatregelen worden getroffen, zoals dassentunnels onder bijvoorbeeld lokale wegen of loopplanken over watergangen. Tevens wordt daarbij ingezet op het realiseren van verbindingen met dassenpopulaties nabij Pettelaer (ten zuiden van 's-Hertogenbosch) en de Hooge heide / Heeswijkse bossen (ten noorden en ten oosten van Berlicum).

De uitvoering van de ecologische verbindingzone Rosmalense Aa en het Dynamisch beekdal van de Aa zullen extra negatieve effecten hebben op het leefgebied van de das. Met name de vernatting speelt daarbij een grote rol, maar tevens het extra ruimtebeslag. Omdat de concrete uitwerking van deze plannen op dit moment nog ontbreekt, zijn deze effecten nog niet meegenomen. Wel is duidelijk dat ten behoeve van de ontheffing van de Flora- en faunawet alle plannen in dit gebied integraal op hun effecten op de das moeten worden beoordeeld en dat daarbij een gezamenlijke compensatieplan moet worden opgesteld.

De mitigerende maatregelen maar ook de maatregelen voor landschappelijke inpassing volstaan om het effect op het leefgebied van vleermuizen, in het bijzonder de watervleermuis, te compenseren. Overigens geldt dat naast het gegeven dat het kanaal zelf door diverse soorten als nieuw leefgebied benut zal worden, het leefgebied van vleermuizen zeker ook versterkt wordt door de compenserende maatregelen voor de das.

Gelet op de status van genoemde soorten zal voor de uitvoering van dit project op basis van het compensatieplan ontheffing worden aangevraagd op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet. De definitieve compenserende maatregelen worden uiteindelijk in de ontheffing vastgelegd.

Zoekgebieden voor realisatie

In het Ontwerp-Tracébesluit zijn in bijlage E zoekgebieden voor natuurcompensatie opgenomen. Dit is een ruime begrenzing van een gebied waarbinnen de realisatie van de natuurcompensatie kan plaatsvinden. De aanduiding van 'zoekgebied' wordt gehanteerd omdat de grondverwerving voor compensatie in principe op minnelijke wijze plaatsvindt. De zoekgebieden zijn bepaald conform de uitgangspunten uit de Beleidsregel Tracéwet en natuurcompensatie (1998) en de provinciale Beleidsregel Natuurcompensatie (2005):

- Compensatie vindt bij voorkeur plaats in de directe omgeving van de te compenseren effecten.
- Compensatie vindt bij voorkeur plaats in grotere eenheden.
- Compensatie vindt bij voorkeur plaats in de Groene Hoofdstructuur (GHS), doch buiten de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).
- Compensatie dient te passen binnen het lokaal afgewogen landschapsbeleid.
- De abiotische omstandigheden (bodem en water) van de zoekgebieden moeten geschikt zijn, of geschikt te maken, om de te compenseren natuurdoeltypen te realiseren.
- Gezocht wordt naar mogelijkheden om de compensatie in zodanige samenhang te realiseren dat een nieuwe gelijkwaardige ecologische samenhang gerealiseerd wordt en de functionaliteit van de GHS intact gehouden wordt.
- Gezocht wordt naar mogelijkheden om natuurdoeltypen in zodanige samenhang te realiseren dat tevens herstel van leefgebieden van beschermde soorten gerealiseerd wordt.

- Gezocht wordt naar mogelijkheden om het leefgebied van beschermde soorten te versterken en uit te breiden door aanleg van kleine landschapselementen in agrarische gebieden.
- Indien het vanuit natuurbelang alleen mogelijk of zeer wenselijk is om te compenseren door kwaliteitsverbetering binnen de EHS, wordt deze mogelijkheid ook meegenomen.

Gelet op deze uitgangspunten is gekozen voor de aanwijzing van drie zoekgebieden.

- Zoekgebied Wamberg.
- Zoekgebied Aa-dal.
- Zoekgebied Rosmalense Aa.

Het zoekgebied Rosmalense Aa is aangewezen om hier in aanvulling op de realisatie van een ecologische verbindingszone door de gemeente 's-Hertogenbosch natuurcompensatie te plegen met als doel de ecologische verbindingszone te versterken. Hierover is overlegd met de provincie (bevoegd gezag in het kader van natuurcompensatie) en de gemeente 's-Hertogenbosch.

De zoekgebieden Aa-dal en Wamberg zijn aangewezen met name om hier de aantasting van het leefgebied van de das te compenseren.

Zie het compensatieplan voor de beoogde uitwerking van deze compensatie.

Realisatiemogelijkheden

Compensatie is te realiseren door:

- Gronden te verwerven die reeds in bezit zijn van de Nederlandse Staat (Dienst der Domeinen).
- Gronden aan te kopen die beschikbaar komen op de vrije markt: eventueel kan uitruil van gronden plaatsvinden. Vrijwillige kavelruil lijkt een goede optie omdat er toch al sprake is van aankopen voor het project in het gebied.
- Beheersovereenkomsten af te sluiten met agrariërs en/of andere terreinbeheerders voor het aanleggen van kleine landschapselementen. Ook met de eigenaar van landgoed De Wamberg kunnen afspraken worden gemaakt over een (versnelde) uitvoering van het beheersplan van het landgoed. Belangrijke voorwaarde is dat er voldoende waarborg is voor duurzame instandhouding van gecompenseerde natuur.

De percelen die zijn verworven met het oog op natuurcompensatie zullen worden ingericht op basis van een op te stellen inrichtingsplan. In principe zullen deze terreinen na inrichting overgedragen worden aan de toekomstige terreinbeheerder. Dit is bij voorkeur een natuurbeherende instantie, maar in geval van landgoed De Wamberg is tevens overdracht aan de landgoedeigenaar een optie. Bij de overdracht zal een afkoopsom worden betaald, ter financiering van de aanloopkosten en het beheer in de eerste 10 jaar. Deze afkoopsom wordt op het moment van overdracht vastgesteld. Als einddatum voor de realisatie van de compensatie geldt het moment van oplevering van de omlegging.

Vervolgproces

De natuurcompensatie wordt in overleg met de betrokken overheden en organisaties nader uitgewerkt en vastgesteld. Op basis van het Tracébesluit en het compensatieplan wordt gestreefd naar het vastleggen van procesafspraken met de bij de uitvoering betrokken partijen. Over de wijze waarop betrokken partijen de compensatie denken te realiseren moeten nadere afspraken worden gemaakt.

Daarbij wordt ingegaan op:

- Realisatiemogelijkheden, zoals bijvoorbeeld grondverwerving.
- Betrokken partijen bij de realisatie en wat hun rol is.
- Afstemming met andere projecten in de zoekgebieden.
- Planologische veiligstelling (vastleggen nieuw natuurgebied in bestemmingsplan).
- Eventuele overdracht van gronden en beheer aan natuurbeschermingsorganisatie of in geval van landgoed De Wamberg mogelijk aan de landgoedeigenaar.

3.5. Landschap en cultuurhistorie

Beleid en regelgeving

Beleid ten aanzien van landschap en cultuurhistorie is vastgelegd in de Nota Belvédère, de Nota Ruimte, het Streekplan en de Monumentenwet. In het plangebied bevinden zich geen monumenten of gebieden met een bijzondere status, zodat in dit project hoofdzakelijk met de algemene zorgplicht voor behoud, versterking en ontwikkeling van landschappelijke en cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

Onderzoek

In de aanvullende Trajectnota/MER zijn de actuele waarden voor landschap en cultuurhistorie beschreven. Veel landschappelijke en cultuurhistorische structuren in het gebied hebben een oost-west ligging. De omlegging leidt derhalve onoverkomelijk tot de doorsnijding van structuren. Het betreft dan historische routes en groenstructuren, de verdedigingslinie uit 1629 alsmede zichtrelaties op landgoed De Wamberg. In het gebied vinden diverse stedelijke uitbreidingen plaats, zodat de landschappelijke structuren al onder druk zijn komen te staan. Tevens zijn diverse claims gelegd voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen. Vrijwel het gehele projectgebied zal in de toekomst sterk verstedelijkt of anderszins veranderd zijn.

Ten behoeve van de inpassing van de nieuwe vaarweg in het landschap is een Landschapsplan (Royal Haskoning, 2006) opgesteld. Op basis van de bestaande waarden en de autonome ontwikkelingen in het gebied is een visie ontwikkeld op de inrichting van de vaarweg en haar directe omgeving. Dit heeft geresulteerd in maatregelen voor zowel de inpassing van de vaarweg als voor de inrichting van de directe omgeving. Het Landschapsplan is (integraal met het Compensatieplan) een bijlage bij dit Ontwerp-Tracébesluit.

Maatregelen

De inpassing van de vaarweg is waar mogelijk afgestemd op de bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden en (oorspronkelijke) karakteristieke kenmerken. In het landschapsplan is rekening gehouden met de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen. Het landschap anno 2020 zal een geheel andere zijn dan wat het geweest is. Dat maakt ook dat inpassing niet hoofdzakelijk op behoud is gericht, maar tevens op ontwikkeling van landschappelijke waarden. Het Landschapsplan is gebaseerd op een onderverdeling van het landschap in drie karakteristieke en van elkaar te onderscheiden landschapstypen: het dekzandlandschap, het stedelijk landschap en het rivierenlandschap. In navolgende wordt per landschapstype ingegaan op de inpassingsmaatregelen.

Dekzandlandschap

Het dekzandlandschap betreft het gebied ten zuiden van Sluis Berlicum. Het landschap bestaat hier uit het vlakke en tamelijk open beekdal van de Aa en, op de overgang naar de hogere zandrug van Rosmalen, landgoed De Wamberg met houtwallen, akkers, graslanden, lanen en bos. Een laan is zodanig aangelegd dat deze een zichtrelatie heeft met de Sint Jan in 's-Hertogenbosch. De nadruk voor inpassing ligt hier op het behoud en versterking van het open (Aa) en kleinschalige (landgoed) karakter. De volgende inpassingsmaatregelen worden hier getroffen:

- Geen kanaalgebonden beplanting om het open karakter van het beekdal maar ook de zichtrelatie vanaf het landgoed op de Sint Jan te behouden.
- Verschuiving van Sluis Berlicum naar de randen van het landgoed alsmede inpassing van het sluisterrein door middel van beplanting.
- Aanleg van gescheiden sifons voor Aa en Groote wetering (zie ook paragraaf 3.4).

Stedelijk landschap

Het stedelijk landschap ligt tussen de A59 en de Bruistensingel/Rodenborchweg. Het is feitelijk een hoge zandrug die, afgezien van de hoogteligging, door de verstedelijking geen duidelijk landschappelijk (oorspronkelijk) karakter meer heeft. Het is van oudsher een plaats met veel bewoning en dus ook historische routes. Het huidige gebied tussen Rosmalen en 's-Hertogenbosch heeft een kleinschalig karakter, hoofdzakelijk bestaand uit agrarische gronden met enkele houtwallen en lanen. In de toekomst zal dit landschap aan de westzijde veranderen in een hoog stedelijk gebied en aan de oostzijde haar kleinschalige karakter behouden al zal hier door natuurontwikkeling ook het nodige aan het landschap veranderen. De nadruk voor inpassing ligt hier op de ontmoeting tussen stad, kanaal en landschap/natuur. De volgende inpassingsmaatregelen worden hier getroffen:

- Aanleg van bomenrijen aan de westzijde van de vaarweg als groen/blauwe beleving in de toekomstige stadsuitbreiding. Aan de oostzijde ontbreekt deze bomenrij omdat hier de natuurvriendelijke oever en de ecologische verbindingzone het groen/blauwe karakter verzorgen.

- Ecologische inrichting van de overhoek tussen Empelseweg, Rosmalenseplas en de nieuwe vaarweg.
- In de uiterwaarden geen beplanting omdat hier het karakter van de Maas (heggenlandschap) voorrang heeft.
- Het accentueren van de doorsneden terp.

Rivierenlandschap

Het rivierenlandschap is het gebied vanaf de Bruistensingel tot aan de Maas, het gebied van de uiterwaard en de komgronden. In de uiterwaard heerst nog het regime van de Maas. De Koornwaard is hier nog relatief kleinschalig met waardevolle heggen. Langs de dijk liggen enkele wielen, tekenen van oude dijkdoorbraken. Het komgebied binnendijs is vlak en laaggelegen en wordt doorsneden door rechte weteringen. De huidige kenmerkende openheid gaat door de huidige uitbreidingen van Empel en Rosmalen grotendeels verloren. De nadruk voor inpassing ligt hier op het versterken van het groen/blauwe karakter tussen de stedelijke uitbreidingen. De volgende inpassingsmaatregelen worden hier getroffen:

- Aanleg van bomenrijen aan de westzijde van de vaarweg als groen/blauwe beleving in de toekomstige stadsuitbreiding. Aan de oostzijde ontbreekt deze bomenrij omdat hier de natuurvriendelijke oever en de ecologische verbindingszone het groen/blauwe karakter verzorgen.
- Landschappelijke en ecologische inrichting van de overhoek tussen de Rosmalense Plas, het kanaal en de nieuwe Empelseweg.
- In de uiterwaarden geen beplanting omdat hier karakter van de Maas (heggenlandschap) voorrang heeft.
- Inpassing van Sluis Empel door middel van beplanting.

3.6. Archeologie

Beleid en regelgeving

Omtrent archeologie is binnen het project rekening gehouden met het Verdrag van Valletta, het Europese Verdrag ter Bescherming van het Archeologische Erfgoed (ook wel Verdrag van Malta genoemd). In dit Verdrag van Valletta is vastgelegd dat bij grote bouwprojecten de archeologische waarden een volwaardig onderdeel dienen te zijn in het gehele planvormingsproces. Als belangrijkste uitgangspunt binnen projecten geldt daarbij dat betrokkenen gehouden zijn maatregelen te treffen om waardevolle archeologische vindplaatsen te beschermen en, indien dit niet mogelijk is, onderzoek ervan mogelijk te maken. Het verdrag is officieel geratificeerd en de implementatie wordt voorzien middels aanpassing van de Monumentenwet. Het nieuwe wetsvoorstel, onder de naam Wet op de Archeologische Monumentenzorg, is al aangenomen door de Tweede Kamer in april 2006 maar is momenteel nog in behandeling in de Eerste Kamer. Vanaf 15 oktober 2001 is al een interim-beleid van kracht en bestaat er (al langer) een interdepartementale afspraak dat de Nederlandse (rijks-) overheid zoveel mogelijk "Maltaconform" werkt. In het kader van het interim-beleid is overheden en uitvoerende instanties gevraagd te werken conform de onlangs vastgestelde Kwaliteits Norm voor de

Nederlandse Archeologie (KNA). In het kader van de interdepartementale afspraak zijn voor specifieke (rijks)projecten een aantal overeenkomsten opgesteld tussen de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) en (semi)overheden, waaronder Rijkswaterstaat. In het algemeen geldt dat de opdrachtgever van het infrastructurele project zorgdraagt voor de inventarisatie van de archeologische waarden, en indien nodig, voor maatregelen ter bescherming of voor het wetenschappelijk onderzoek van bedreigde vindplaatsen.

Onderzoek

In de fase van de (aanvullende) Trajectnota/MER is in overleg met de ROB archeologisch onderzoek uitgevoerd. De omlegging doorsnijdt geen waardevolle archeologische locaties. Ter hoogte van landgoed De Wamberg is ten westen van de nieuwe vaarweg een vindplaats aanwezig met bewoningssporen uit de IJzertijd-Romeinse tijd en de Late Middeleeuwen, maar deze wordt niet aangeroerd. Een locatie met een hoge archeologische verwachtingswaarde, een voormalige terp langs de lokale weg Heinis, kon wegens de huidige bewoning niet worden onderzocht. Deze locatie wordt deels doorsneden door de omlegging.

Maatregelen

De locatie onder het tracé met een hoge archeologische verwachtingswaarde die wegens de huidige bewoning niet kon worden onderzocht zal door middel van een inventariserend archeologisch onderzoek en eventueel noodzakelijke vervolgonderzoeken onderzocht worden op het moment dat de woning is aangekocht en gesloopt. Zonodig zal een documenterend definitief onderzoek (opgraving) plaatsvinden voor dat deel van de terp dat benodigd is voor de aanleg van de vaarweg.

3.7. Water

In deze paragraaf wordt ingegaan op de aspecten van waterbeleid en – regelgeving die voor de realisatie van de omlegging Zuid-Willemsvaart relevant zijn. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het Waterbeleid van de 21^e eeuw met specifiek aandacht voor de Watertoets, de Beleidslijn grote rivieren, de Wet op de Waterkering en de Kaderrichtlijn Water. Daarbij komen aan de orde de hoofdlijnen van beleid en regelgeving, de processen of procedures die hiervoor doorlopen zijn of moeten worden, de onderzoeken die hiervoor zijn uitgevoerd en de eventuele maatregelen waartoe dit onderzoek geleid heeft.

3.7.1. Waterbeleid in de 21^e eeuw

Beleid

In februari 2001 is tussen Rijk, Interprovinciaal Overleg (IPO), Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en Unie van Waterschappen de Startovereenkomst Waterbeleid 21^e eeuw gesloten. In die startovereenkomst zijn de eerste (proces)afspraken gemaakt over

de realisering van het nieuwe waterbeleid, het "Waterbeleid voor de 21^e eeuw" (WB21). Inhoudelijke basis daarvan is het adviesrapport van de commissie Waterbeleid 21^e eeuw en de daaruit voortvloeiende Rijksnota "Anders omgaan met water" (2000). Deze commissie was ingesteld naar aanleiding van wateroverlast als gevolg van overvloedige regenval eind jaren negentig die de vraag opriepen of het regionale watersysteem wel op orde was voor de 21^e eeuw, mede in het licht van de verwachte klimaatveranderingen en de daarmee gepaard gaande toename van de neerslagpieken. In de startovereenkomst is bepaald dat de genoemde partijen nadere, taakstellende afspraken maken omtrent doelen en maatregelen voor het uitvoeren van het WB21-beleid in een Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW). Op 2 juli 2003 is het NBW tussen genoemde partijen afgesloten.

Een middel om te voldoen aan de doelstellingen van WB21 is de uitvoering van de Watertoets. Door ondertekening van de Startovereenkomst WB21 is de Watertoets een verplicht onderdeel van alle, voor de waterhuishouding relevante, ruimtelijke plannen. De watertoets is een procesinstrument dat ruimtelijke plannen toetst aan de mate waarin zij rekening houden met het beleid om het water in Nederland meer ruimte te geven. De Watertoets is het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

Proces

In de aanvullende Trajectnota/MER is het tot dan toe doorlopen proces uitvoerig beschreven in de zogeheten waterparagraaf. In deze fase van het project is frequent overleg gevoerd met de waterbeheerders in het plangebied, namelijk:

- waterschap Aa en Maas.
- waterschap De Dommel.
- provincie Noord-Brabant, afdeling Water.
- Rijkswaterstaat Noord-Brabant en Limburg.

De waterbeheerders zijn betrokken geweest bij de uitvoering van het geohydrologisch onderzoek en de toetsing van de resultaten daarvan. Ook ten aanzien van de effectbepaling en -beoordeling in de aanvullende Trajectnota/MER heeft afstemming met de waterbeheerders plaatsgevonden. Uiteindelijk hebben deze inspanningen geleid tot een gezamenlijk wateradvies van de betrokken waterbeheerders.

Rijkswaterstaat, in haar hoedanigheid van waterbeheerder in het plangebied, heeft geen wateradvies uitgebracht. De belangen van Rijkswaterstaat als waterbeheerder zijn binnen dit project door rechtstreekse inbreng gewaarborgd. Aandachtspunten vanuit het beheer vanuit Rijkswaterstaat betreffen de Beleidslijn Grote rivieren, nautische aspecten, vaarveiligheid, de relatie met de vuilstort Koornwaard en het waterbeheer op de vaarweg. Hoe met deze aspecten in het ontwerp rekening is gehouden staat beschreven in de paragrafen 2.2, 3.7.2 en 3.8.

Onderzoek

In de aanvullende Trajectnota/MER zijn de huidige waterhuishoudkundige situatie voor zowel oppervlakte- als grondwater en de effecten hierop door aanleg van de omlegging beschreven. De effecten op de waterhuishouding zijn beschreven op grond van algemeen beschikbare gegevens en gegevens van de waterbeheerders. De effecten op het grondwatersysteem zijn in beeld gebracht door een geohydrologisch modelonderzoek (Royal Haskoning, 2002). De hierin betrokken waterbeheerders hebben dit mede als basis gebruikt voor het door hun uitgebrachte wateradvies.

Wateradvies

De waterbeheerders hebben 4 december 2003 het wateradvies uitgebracht. De voorkeur van de waterbeheerders gaat uit naar de regiovariant van het omleggingsalternatief, mits de Rosmalense Aa wordt aangelegd. De Rosmalense Aa is een onderdeel van de ecologische verbindingszone die door de gemeente 's-Hertogenbosch ten oosten van het kanaal gerealiseerd zal worden. De waterbeheerders hebben aangedrongen op nader onderzoek naar de wijze waarop negatieve veranderingen in de waterhuishouding kunnen worden gemitigeerd/gecompenseerd, waarbij met name genoemd zijn de grondwaterstanddaling en de verdroging van natuurgebieden. De Rosmalense Aa biedt mogelijkheden voor de mitigatie van verdroging en de barrièrewerking van het sifon voor visoptrek.

Daarnaast is door de waterbeheerders ook de dijk aanpassing in het wateradvies genoemd. Het onderzoek en proces rond de dijk aanpassing worden afzonderlijk beschreven in paragraaf 3.7.3.

Maatregelen

In de aanvullende Trajectnota/MER zijn reeds diverse maatregelen in het ontwerp opgenomen die het effect op de grondwaterstand en de verdroging van natuurgebieden heeft gemitigeerd of voorkomen. In de fase van het Ontwerp-Tracébesluit is verder onderzoek gedaan naar het optimaliseren van het ontwerp op deze aspecten.

- Ten zuiden van Sluis Berlicum kan het huidige kanaalpeil van NAP+4.70 meter gehandhaafd worden (dit is het huidige, tijdelijk verhoogde peil van de Zuid-Willemsvaart ter plaatse). Door dit kanaalpeil definitief te handhaven vindt er in het beekdal van de Aa geen grondwaterstandsverlaging en verdroging van natuurwaarden meer plaats.
- Een verdere optimalisatie van het kanaalpeil van NAP+2.00 meter tussen Sluis Empel en Sluis Berlicum is niet mogelijk. Dit is zodanig gekozen dat enerzijds de grondwaterstandsverlaging en verdroging/droogteschade wordt beperkt en anderzijds een doorvaarthoogte van 7,00 meter nog realiseerbaar blijft, met name gelet op de consequenties voor de kruisende verbindingen. Het peil van NAP+2.00 meter heeft ook het voordeel dat deze hoogte goed aansluit bij de polderpeilen in het noordelijk deel van het tracé en ook landschappelijk geen grote ingraving of ophoging oplevert.

- Sluis Berlicum is maximaal naar het noorden opgeschoven om verdroging van natuur op landgoed De Wamberg te beperken.
- Een geohydrologische isolatie van dit traject is om kostentechnische redenen afgevalen.

In paragraaf 3.4 worden de maatregelen ter beperking of voorkoming van verdroging van natuurgebieden meer uitgebreid beschreven.

Uit het geactualiseerde hydrologische onderzoek (Royal Haskoning, 2006) blijkt dat de Rosmalense Aa een mitigerende werking heeft op de door de nieuwe vaarweg veroorzaakte grondwaterstanddaling. De aanleg van de Rosmalense Aa maakt echter geen onderdeel uit van het Ontwerp-Tracébesluit. Deze maatregel is onderdeel van de ecologische verbindingszone die door de gemeente 's-Hertogenbosch gerealiseerd zal worden. Omdat de ecologische verbindingszone in het Standpunt (zie hoofdstuk 1.6) voorwaardelijk aan de omlegging van de Zuid-Willemsvaart is verbonden, zullen hierover in de vorm van een convenant bij het Ontwerp-Tracébesluit afspraken gemaakt worden met de gemeente 's-Hertogenbosch. Daarmee wordt de mitigerende werking die van de Rosmalense Aa uitgaat gewaarborgd.

3.7.2. Beleidslijn grote rivieren

Beleid

De Beleidslijn grote rivieren is een herziening van de Beleidslijn ruimte voor de rivier en is 14 juli 2006 formeel in werking getreden. Anders dan de Beleidslijn ruimte voor de rivier bestaat de herziene beleidslijn uit twee onderdelen: een beleidsbrief en de beleidsregels.

In de Beleidsbrief grote rivieren (d.d. 17 februari 2006) aan de Tweede Kamer zijn door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de uitgangspunten en de hoofdlijnen van het afwegingskader vastgesteld. Dit afwegingskader is in beleidsregels vastgelegd en deze vormen de uitwerking van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) ten aanzien van de vergunningverlening.

De (ongewijzigde) doelstelling van de Beleidslijn grote rivieren is om de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van het rivierbed te behouden en ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging nu en in de toekomst feitelijk onmogelijk maken.

De beleidslijn stelt de volgende voorwaarden voor alle activiteiten in het winterbed van de rivier:

- Een zodanige situering en uitvoering dat de veiligheid van de waterstaatswerken is gewaarborgd.
- Dat er geen sprake is van een feitelijke belemmering van toekomstige vergroting van de afvoer- of bergingscapaciteit.
- Dat de optredende waterstandsverhoging of de afname van de bergingscapaciteit zo gering mogelijk is.

De beleidslijn spreekt over kleine, tijdelijke, voor het rivierbeheer noodzakelijke activiteiten en riviergebonden / niet-riviergebonden activiteiten. De aanleg van de Zuid-Willemsvaart in het winterbed van de Maas valt in de laatste categorie en daarvoor geldt de aanvullende voorwaarde:

- De compensatie van de resterende, blijvende waterstandseffecten of de afname van de bergingscapaciteit is duurzaam verzekerd, waarbij de financiering en de tijdige realisatie van de maatregelen gezekerd zijn.

Proces

Om invulling te geven aan de voorwaarden van de beleidslijn is een overleg gestart met Rijkswaterstaat Limburg, die als rivierbeheerder verantwoordelijk is voor het rivierbed van de Maas. Gezamenlijk is het onderzoek uitgezet naar de effecten van de nieuwe vaarweg en zijn mitigerende en compenserende maatregelen onderzocht. Op basis van deze uitkomsten (zie de paragraaf betreffende het onderzoek) is overleg gevoerd met de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), welke als onafhankelijke instantie de Wbr-vergunningverlening namens Rijkswaterstaat Limburg zal afhandelen. Vastgesteld is dat de aanleg van de uitmonding van de nieuwe vaarweg in het stroomgebied van de Maas opgevat moet worden als een riviergebonden activiteit vanwege scheepvaartfunctie. Het project vormt bovendien geen belemmering voor toekomstige rivierverruiming. De betreffende uiterwaarden komen hiervoor niet in aanmerking onder meer vanwege hoge natuurlijke en landschappelijke waarden. Verder is geconcludeerd dat de veroorzaakte opstuwing gering is.

Onderzoek

Het onderzoek naar de effecten van de uitmonding op de Maas dat in de aanvullende Trajectnota/MER is verricht is geactualiseerd op basis van het in deze fase verder geoptimaliseerde ontwerp. Hierbij kon ook gebruik gemaakt worden van een nieuw nauwkeuriger rivierkundig rekenmodel genaamd WAQUA.

Het vigerend toetsingskader voor de aanleg van de Zuid-Willemsvaart is de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr). Bij de beoordeling van een Wbr-vergunning zijn de volgende beoordelingscriteria relevant:

- Het effect op de waterstanden in de as van de rivier bij Maatgevende Hoogwaterstanden (MHW).
- Het effect op lokale waterstanden bij MHW.
- Het effect op de zomerbedmorfologie.

Het onderzoek spitst zich toe op deze aspecten.

Uit het onderzoek (Rijkswaterstaat Bouwdienst, 2006) blijkt dat zowel opstuwing als verlaging van de waterstand bij MHW ($3800 \text{ m}^3/\text{s}$) optreedt. Er is sprake van een maximale lokale opstuwing van 24,9 mm, een maximale opstuwing van 15,0 mm in de as van de Maas (km. 215,5) en een maximale opstuwing van 7,5 mm langs de Empelse dijk. Daarnaast is er sprake van een maximale verlaging in de as van de Maas van 11,7 mm.

Conclusies zijn dat de opstuwing lokaal is, en vooral een netto waterstandsverlaging oplevert. Er zijn nauwelijks meer mogelijkheden voor aanpassing van het ontwerp van de monding en wezenlijke maatregelen voor compensatie en mitigatie zijn op deze locatie niet haalbaar dan wenselijk vanwege de hoge natuurlijke en landschappelijke waarden.

De resultaten zullen gelden als basis voor de vergunningen in het kader van de Wbr en de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro).

3.7.3. Wet op de waterkering

Beleid

Ten behoeve van de functionaliteit van de Zuid-Willemsvaart wordt een sluis aangelegd in de Empelsedijk. De Empelse dijk is een primaire waterkering, zodat hierop de Wet op de waterkering van toepassing is. De wet regelt de instandhouding van primaire waterkeringen tot een vastgestelde veiligheidsnorm. De Empelsedijk maakt deel uit van Dijkkring 36, een primaire waterkering met een normfrequentie van 1:1250 per jaar. Dat wil zeggen dat de kans op inundatie door maatgevend hoogwater kleiner moet zijn dan 1:1250. Deze dijkkring moet het Land van Heusden en de Maaskant beschermen tegen overstroming van de Maas.

Proces

Op grond van artikel 7 van de Wet op de waterkering zal, op voorstel van de initiatiefnemer, door het Waterschap Aa en Maas een dijkverbeteringsplan worden vastgesteld voor de aanpassing van deze primaire waterkering. In het kader van deze procedure moet de provincie Noord-Brabant beoordelen of de ingreep m.e.r.-plichtig is. Daartoe zal bij de provincie een aanmeldingsnotitie worden ingediend.

3.7.4. Kaderrichtlijn Water

Beleid

De Europese Kaderrichtlijn Water is sinds 2000 van kracht. De richtlijn heeft als doel om de kwaliteit van wateren in de Europese Unie in een goede toestand te brengen en te houden. Waterbeheer op het niveau van stroomgebieden is daarbij het uitgangspunt.

De Zuid-Willemsvaart maakt als apart onderscheiden zogenaamd 'waterlichaam' onderdeel uit van het Maasstroomgebied. In het in 2009 te verschijnen stroomgebiedsplan wordt per waterlichaam vastgelegd wat onder de 'goede toestand van het water' wordt verstaan, ofwel wat de doelen zijn, waarom die doelen van toepassing zijn en welke maatregelen worden genomen om de doelen te bereiken. In 2015 moeten de doelen in alle waterlichamen gehaald zijn, waarbij onder voorwaarden uitstel tot uiteindelijk 2027 mogelijk is. De Kaderrichtlijn Water is een resultaatsverplichting.

Op elk waterlichaam zijn chemische en ecologische doelstellingen van toepassing. De chemische doelstellingen worden bepaald door Europees vastgestelde normen voor diverse stoffen. De ecologische doelen zijn

nog niet vastgesteld. Deze zijn afhankelijk van het type waterlichaam. De Zuid-Willemsvaart is een door de mens gecreëerd waterlichaam dat geen deel uitmaakt van het oorspronkelijke landschap, een zogeheten kunstmatig waterlichaam. Daarom zal voor de Zuid-Willemsvaart een aangepaste ecologische doelstelling gelden, een 'Goed Ecologisch Potentieel' (GEP). Deze ecologische doelstelling mag door de regionale waterbeheerders (in dit geval met name Rijkswaterstaat en Waterschap Aa en Maas) worden bepaald binnen de kaders van de richtlijn. De Zuid-Willemsvaart is voorlopig getypeerd als een kunstmatig waterlichaam, deels type M6 (grote ondiepe kanalen) en deels type M7 (grote diepe kanalen). Die laatste status zal hoogstwaarschijnlijk ook voor de omlegging gaan gelden. Definitieve status, type en doelstellingen zullen worden vastgesteld bij vaststelling van het stroomgebiedsplan in 2009.

De Kaderrichtlijn Water biedt de mogelijkheid om te komen tot aangepaste doelstellingen bij ingrepen aan waterlichamen, zogenaamde 'exemptions'. Deze ingrepen in waterlichamen worden toegestaan onder meer onder de voorwaarde dat sprake moet zijn van een sociaal-economische behoefte die niet op een meer milieuvriendelijke en kostenevenredige wijze gerealiseerd kan worden en dat maatregelen elke achteruitgang in de toestand van het aangetaste waterlichaam moeten vermijden. Dat laatste is ook van toepassing op andere waterlichamen die worden beïnvloed. In het gebied van de omlegging betreft dat de hoofdwatervgangen Aa, Groote wetering en Maas en de regionale grondwaterlichamen zand en klei (respectievelijk het zuidelijke/midden en het noordelijke deel van het projectgebied).

Onderzoek

Het ontwerp van de omlegging is getoetst aan de Kaderrichtlijn Water (Arcadis, 2006). De omlegging van de Zuid-Willemsvaart betekent een aanpassing van de huidige situatie van het bestaande waterlichaam (het huidige kanaal). Voor wat betreft de chemische doelstellingen kan geconcludeerd worden dat de omlegging nauwelijks effect heeft op de chemische toestand van het waterlichaam. Deze zal niet anders beïnvloed worden dan op het bestaande traject. Chemische knelpunten zijn met name coatings van schepen, afvalwater van schepen en lokale waterbodemonverontreinigingen. Omlegging van het kanaal heeft hierop geen invloed.

Vooruitlopend op de vaststelling van de ecologische doelstellingen kan worden vastgesteld dat voor kanalen (met primaire doelstelling de scheepvaart) de aanleg van natuurvriendelijke oevers en flauwe taluds effectieve maatregelen zijn. Bestaande ecologische knelpunten als golfslag en opwoeling van slib worden hiermee ter plaatse voorkomen, waardoor een leefgebied voor flora en fauna kan ontstaan waarlangs ook migratie kan plaatsvinden. Deze maatregelen komen ook de ecologie van de Zuid-Willemsvaart als geheel ten goede. Op het bestaande deel van de vaarweg door de binnenstad van 's-Hertogenbosch zijn deze maatregelen door ruimtegebrek namelijk niet te realiseren.

De omlegging van de Zuid-Willemsvaart betekent ook een aanpassing van de huidige situatie van de kruisende waterlichamen Aa, Groote Wetering en Maas. Ook hiervoor geldt dat de chemische toestand van deze wateren niet beïnvloed zal worden. De Zuid-Willemsvaart staat reeds in contact met de Maas en de hoofdwatertgangen Aa en Groote wetering worden met een sifon onder het kanaal doorgeleid, waardoor geen uitwisseling kan plaatsvinden. De ecologische kwaliteit van Aa en Groote wetering zal enigszins nadelig worden beïnvloed, met name omdat de kruising alleen door middel van een kunstwerk (sifon) gerealiseerd kan worden. In het bijzonder in de Aa ontstaat hierdoor een barrière voor vismigratie. Deze barrière wordt gemitigeerd door de realisatie van voorzieningen in het sifon die de vismigratie mogelijk moeten maken. Daar komt bij dat de regio een ecologische verbindingszone ten oosten van de omlegging realiseert met daarin een nieuwe beek, in het bijzonder ten behoeve van de vismigratie tussen Maas en Aa.

De effecten op het grondwater en de maatregelen om negatieve effecten te beperken zijn beschreven in paragraaf 3.7.1.

Maatregelen

Vanwege de primaire functie voor de scheepvaart bestaat de mogelijkheid om binnen de Kaderrichtlijn Water de veranderingen aan de Zuid-Willemsvaart te motiveren ('exemption'). De motivatie hiervoor (het doel dat het dient en de maatregelen die genomen worden om negatieve effecten te vermijden) moeten worden opgenomen in het Stroomgebiedbeheersplan voor het Maasstroomgebied. Vanwege de typering als kunstmatig waterlichaam zal in ieder geval door de waterbeheerders een aangepaste ecologische doelstelling voor de Zuid-Willemsvaart worden vastgesteld, het GEP. Gelet op de genomen maatregelen bij de omlegging en op basis van de huidige kennis omtrent de te verwachten doelstellingen zijn in het kader van de Kaderrichtlijn Water geen aanvullende maatregelen vereist.

3.7.5. Zetting

In de aanvullende Trajectnota/MER is in beeld gebracht welke gebieden gevoelig zijn voor zetting als gevolg van grondwaterstanddaling. Door zetting (bodemdaling) kan schade aan bebouwing ontstaan. Door verplaatsing van Sluis Berlicum is de grondwaterstanddaling in de wijk Hintham beperkt, waardoor het risico daar verder verkleint is. De conclusie is nog steeds dat zetting zich naar verwachting niet zal voordoen, maar ook niet geheel is uit te sluiten. Voor meer informatie over het optreden van bouwschade als gevolg van zetting wordt verwezen naar hoofdstuk 4.

3.8 Bodem

Beleid en regelgeving

Het wettelijke kader voor het bodembeleid is de Wet bodembescherming (Wbb). Deze wet bevat de voorwaarden die (kunnen) worden verbonden aan handelingen op of in de bodem. De voorwaarden om de bodem te beschermen worden voor het grootste gedeelte uitgewerkt in AMvB's (bijvoorbeeld het Bouwstoffenbesluit). In het kader van de Wbb is de gemeente 's-Hertogenbosch bevoegd gezag binnen haar eigen gemeentegrenzen en daarbuiten is de provincie het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag beoordeelt onderzoeksresultaten en beslist via beschikkingen over de ernst van de verontreiniging en de noodzaak en urgentie van de sanering ervan.

Onderzoek

De grondwaterstanddaling die ontstaat als gevolg van de nieuwe vaarweg kan gevolgen hebben op bestaande bodemverontreinigingen. Om hierover meer inzicht te krijgen is een archiefonderzoek uitgevoerd (Oranjewoud, 2004). Dit onderzoek heeft zich gericht op de inventarisatie van verontreinigingen direct onder het tracé en op verontreinigingen daarbuiten welke zich als gevolg van de grondwaterstanddaling zouden kunnen verspreiden. De meeste aandacht is daarbij uitgegaan naar ernstige bodemverontreinigingen (verontreinigingen boven de vastgestelde interventiewaarde). Er is sprake van een (saneringsplichtige) ernstige bodemverontreiniging in de zin van de Wet bodembescherming als de verontreiniging groter is dan 25 m³ grond en/of 100 m³ grondwater.

Uit het onderzoek blijkt dat vier locaties in de omgeving van de nieuwe vaarweg ernstig verontreinigd zijn en mogelijk als gevolg van de grondwaterstanddaling zich (verder) zullen verspreiden. Het betreft de volgende vier locaties:

- Voormalige vuilstort in de Koornwaard.
- Heer en Beekstraat nr. 5.
- Kloosterstraat nr. 1-3.
- Graafsebaan nr. 13.

Op dit moment is duidelijk dat de sanering van de voormalige vuilstort in de Koornwaard de komende jaren zal worden uitgevoerd (zie paragraaf 2.2.1.). De locatie aan de Heer en Beekstraat wordt opgepakt op het moment dat de aanleg van de tunnelbak in het kader van de reconstructie van de A2 is afgerond, naar verwachting in 2009. De locatie aan de Kloosterstraat is gesaneerd al is een restverontreiniging beneden de interventiewaarde achtergebleven. De aanpak van de sanering van de locatie aan de Graafsebaan is momenteel nog niet duidelijk.

Maatregelen

Er bestaat op basis van het onderzoek op dit moment geen of onvoldoende noodzaak om ter plaatse van de vier genoemde locaties fysieke maatregelen te treffen om verspreiding van bestaande

verontreinigingen tegen te gaan. De locaties in de Koornwaard en aan de Kloosterstraat zijn gesaneerd alvorens met de aanleg van de nieuwe vaarweg wordt gestart, zodat er geen risico bestaat op de verspreiding van de verontreiniging. Wel zal voor het deel van de voormalige vuilstort dat door de vaarweg doorsneden wordt en mogelijk ook de landtong een deelsanering binnen dit project moeten plaatsvinden. Bij het graven van het kanaal zal de vrijkomende, verontreinigde grond gesaneerd worden.

Omdat op dit moment nog geen zekerheid bestaat over het tijdstip van de sanering van de locaties aan de Heer en Beekstraat en de Graafsebaan, zullen mogelijk toch (tijdelijke) maatregelen nodig zijn om verspreiding van de verontreiniging tegen te gaan. In een later stadium van het project zal de noodzaak hiervoor opnieuw worden bekeken. Verontreinigingslocaties die door aanleg van de Zuid-Willemsvaart worden beïnvloed, zullen conform de geldende wet- en regelgeving worden behandeld.

Om verwerving van percelen mogelijk te maken en de hergebruikswaarde van vrijkomende grond te bepalen, moet voor elk aan te kopen perceel verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd. Op basis van dit verkennend bodemonderzoek wordt vastgesteld of nader bodemonderzoek nodig is. In dit nader onderzoek wordt vastgesteld wat de omvang is van de eventueel aanwezige bodemverontreiniging. Indien er sprake is van een ernstige bodemverontreiniging, dan is sanering noodzakelijk.

Voor de aanleg van de omlegging wordt grond afgegraven en hergebruikt. Grond die vrijkomt bij de aanleg wordt zoveel mogelijk hergebruikt. Om de kwaliteit van de grond te controleren, worden partijen grond gekeurd conform het Bouwstoffenbesluit. Bij het dempen van watergangen of het graven van nieuwe watergangen zal slib vrijkomen. De milieukundige kwaliteit van dit slib zal worden getoetst aan de geldende regelgeving. Indien mogelijk wordt het slib hergebruikt binnen het project. Indien hergebruik niet mogelijk is, is externe afzet nodig.

3.9. Landbouw

Onderzoek

De omlegging van de Zuid-Willemsvaart wordt grotendeels in agrarisch gebied gerealiseerd. Naast de grond die nodig is voor de vaarweg vereisen de daarmee samenhangende aanpassingen eveneens landbouwgrond, bijvoorbeeld voor landschappelijke inpassing en de aanpassing van wegen of tijdelijk tijdens de bouwfase. In de aanvullende Trajectnota/MER zijn de effecten van de omlegging beschreven en is tevens het toekomstperspectief voor de landbouwfunctie in dit gebied geschetst. Anno 2005 is de druk op de belangrijkste landbouwgebieden in het Aa-dal en ten noorden van Rosmalen verder toegenomen. Door de huidige stedelijke uitbreidingen van Empel en Rosmalen neemt het landbouwareaal in deze zone al aanzienlijk af. Tijdens en na de omlegging zal ook het resterende

landbouwareaal verder afnemen door de aanleg van een stedelijk knooppunt tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen, de uitbreiding van bedrijventerrein De Brand, de aanleg van een ecologische verbindingzone Rosmalense Aa en de uitvoering van het Dynamisch beekdal van de Aa. Door deze bestaande en toekomstige ontwikkelingen zal de landbouwfunctie op den duur vrijwel volledig uit het projectgebied verdwijnen.

Maatregelen

In het ontwerp is zo efficiënt mogelijk ruimtegebruik nagestreefd. De ligging van de omlegging is evenwel afgestemd op de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen. Omdat op dit moment nog niet concreet kan worden aangegeven wanneer deze ontwikkelingen zullen plaatsvinden, is in dit project het uitgangspunt om de gevolgen voor de landbouw minimaal te houden. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Behoud van de bereikbaarheid van percelen.
- Minimaliseren verlies aan landbouwgrond door bijvoorbeeld gronddepots te combineren met landschappelijke inpassing en of natuurcompensatie.
- Zoveel mogelijk voorkomen dat percelen door areaalafname landbouwkundig minder aantrekkelijk worden.
- Minimaliseren van voor landbouw onbruikbare restruimtes of anderszins vrijkomende gronden.
- Instandhouding waar mogelijk van de huidige waterhuishouding.

Maatregelen die kunnen worden genomen zijn:

- Aanleg of aanpassing van de ontsluiting van percelen;
- Herverkaveling en grondruil.
- aankoop van reststroken en overhoeken.
- Beperken van omrijden door ruil van percelen dan wel het vergoeden van omrijdschade.
- Aanleg of aanpassing van de ontwateringstructuur.

Schaderegeling

Indien er door de doorsnijding of opheffing van landbouwtoegangswegen en andere infrastructurele voorzieningen ten aanzien van landbouw een nadelig effect optreedt, dan geldt dat schade als gevolg hiervan (omrijdschade) zal worden vergoed onder toepassing van de nadeelcompensatieregeling van Verkeer en Waterstaat. Dit wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.

3.10. Recreatie

Met de recreatievaart wordt in het ontwerp van de vaarweg rekening gehouden. Deze paragraaf behandelt de recreatie niet zijnde de recreatievaart.

Onderzoek

In de aanvullende Trajectnota/MER zijn de actuele recreatieve waarden van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen beschreven. Dit gebied heeft de functie als stedelijk uitloopgebied met daarin enkele recreatieve trekpleisters als de Rosmalense Plas, de zandvang van de Aa, landgoed De Wamberg en enkele recreatieve verenigingen. Door de stedelijke ontwikkelingen in het gebied zal de druk op deze gebieden verder toenemen. Ten behoeve van de inpassing van de nieuwe vaarweg in het landschap is een Landschapsplan (Royal Haskoning, 2006) opgesteld. Hierin is tevens aandacht besteed aan recreatie. Het Landschapsplan is (integraal met het Compensatieplan) een bijlage bij dit Ontwerp-Tracébesluit.

Maatregelen

Aandacht is besteed aan het recreatief gebruik van de vaarweg zelf (niet de recreatievaart) alsmede aan het behoud en waar mogelijk versterking van recreatief belangrijke locaties en structuren. Het betreft de volgende maatregelen:

- Aanleg van een (recreatieve) fietsverbinding over Sluis Berlicum aansluitend op de Kloosterstraat.
- Realisatie van bereikbare en bevisbare kanaaloevers ten behoeve van sportvissers aan de westzijde van de vaarweg tussen de Bruistensingel en de Graafsebaan.
- Ontwikkeling van recreatieve rustplaats ter hoogte van de doorsneden terp.

Bij het bepalen van de locatie voor de voorzieningen voor sportvissers is met name gelet op de bereikbaarheid en het ontwerp van de kanaaloevers. Visstekken langs het kanaal worden bij voorkeur gesitueerd op plekken zonder plas-drasbermen (westzijde vaarweg), vanwege het gebruikersgemak.

In het Ontwerp-Tracébesluit wordt rekening gehouden met de wens van de gemeente 's-Hertogenbosch om op de westelijke kanaaldijk een fietspad te realiseren. Hier wordt een verhard onderhoudspad gerealiseerd welke in de toekomst door de gemeente als fietspad kan worden ingericht.

4. Schadevergoeding

De aanleg van de Zuid-Willemsvaart kan consequenties hebben voor eigenaren en omwonenden. Het kan voorkomen dat door de uitvoering van het project nadeel wordt ondervonden bijvoorbeeld waardevermindering van een pand, omrijdschade of beperking bedrijfsvergroting. Hierop is een nadeelcompensatieregeling van toepassing. Verder wordt ingegaan op bouw- en gewassenschade en grondverwerving. De volgende mogelijkheden bestaan om een verzoek tot schadevergoeding te doen:

Nadeelcompensatieregeling

De regeling op basis waarvan schade beoordeeld wordt bij activiteiten van Rijkswaterstaat is de "Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999". In artikel 2 van deze Regeling is het recht van schadevergoeding als volgt geformuleerd: "De Minister kent degene die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van het door het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat vervullen van taken, op verzoek een schadevergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd. De vergoeding wordt bepaald in geld of op een andere wijze." Deze verzoeken tot nadeelcompensatie dienen bij de Minister van Verkeer en Waterstaat te worden ingediend (postbus 90157, 5200 MJ 's-Hertogenbosch).

Bouw- en gewassenschade

Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend. Dit kan zich zowel tijdens als na de bouw voordoen. Schadeverzoeken dienen bij Rijkswaterstaat of bij de aannemer (indien opgenomen in het aanbestedingscontract) te worden ingediend (zie Nadeelcompensatieregeling). Schade wordt vastgesteld op basis van vooraf opgestelde opnamerapporten. Dit rapport wordt aan eigenaren/bewoners verstrekt.

Grondverwerving

Grondverwerving ten behoeve van de aanleg van de vaarweg met bijkomende werken vindt plaats op basis van onderhandeling. Allereerst wordt op basis van minnelijke schikking getracht tot overeenstemming te komen. In de Onteigeningswet is vastgelegd dat de vermogens- en inkomenspositie van de betrokkenen voor en na de aankoop van de grond en/of opstallen gelijk moet blijven. Daarom wordt de schadevergoeding zodanig berekend dat alle schade volledig wordt vergoed. Onder schade valt onder andere aantoonbare

vermogenschade, inkomenschade en bijkomende schade als verhuis- en herinrichtingskosten, verwervingskosten. Uitgangspunt is een aanbieding in geld, maar aanbiedingen in natura behoren tot de mogelijkheden, bijvoorbeeld in de vorm van vervangende grond.

Indien – na uitvoerige onderhandelingen – geen overeenstemming wordt bereikt wordt na vaststelling van het bestemmingsplan of Tracébesluit een beroep gedaan op een gerechtelijke onteigening. De Onteigeningswet vormt hiervoor de wettelijke basis.

5. Bouwfase

In dit hoofdstuk worden het ruimtegebruik ten behoeve van de aanleg van de nieuwe vaarweg alsmede de maatregelen tegen tijdelijke stremming en hinder tijdens de bouwfase beschreven.

5.1. Bouwzones en gronddepots

Naast de ruimte die permanent wordt ingenomen door de Zuid-Willemsvaart is op verschillende plaatsen extra ruimte nodig die tijdelijk gebruikt wordt tijdens de bouw. Dit zijn werkterreinen, bouwwegen en tijdelijke gronddepots. Uitgangspunt is dat zo min mogelijk ruimte wordt gebruikt voor tijdelijke maatregelen.

5.1.1. Bouwzones

Bij ieder kunstwerk dat gebouwd wordt is een bouwzone nodig. De volgende specifieke bouwzones zijn hierbij voorzien:

- Bouwzone spooromlegging: Ten zuiden van het huidige baanvak.
- Zones bij andere kunstwerken ten behoeve van tijdelijke omleidingsroutes (bypasses) voor de afwikkeling van verkeer tijdens de aanleg van de kunstwerken.

Daarnaast zullen bouwterreinen aangewezen worden, waarop de volgende werkzaamheden plaatsvinden:

- De opslag van bouw- en afbraakmaterialen.
- De vorming van grond-, zand- en slibdepots.
- De plaatsing van bouwwerken, waaronder begrepen bouwketen.
- De aanleg van verhardingen en andere infrastructurele werken, energievoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en afrasteringen.

De benodigde hoeveelheid grond hangt af van de aannemer en zijn middelen. Indien extra gronden wenselijk zijn, worden deze minnelijk aangekocht of worden gronden gebruikt die reeds in eigendom zijn van Rijkswaterstaat.

Voor zover mogelijk zijn bouwzones gesitueerd op plaatsen die na de bouw voor andere maatregelen nodig zijn. Het is mogelijk dat een bouwzone na de aanleg van de Zuid-Willemsvaart wordt benut voor bijvoorbeeld landschappelijke inpassing. Overige zones zullen na de aanleg van de Zuid-Willemsvaart zoveel mogelijk in de oude staat worden hersteld.

Op de Plankaarten worden deze terreinen aangegeven als 'Bouwzone'.

5.1.2. Gronddepots

Bij de aanleg zal een grondoverschot ontstaan. Het betreft een hoeveelheid van circa 350.000 m³ respectievelijk circa 280.000 m³. Deze grond zal tijdelijk worden opgeslagen in depots. De volgende gronddepots zijn voorzien:

- Gronddepot 1: Het gebied tussen bedrijventerrein De Brand en de omlegging Zuid-Willemsvaart.
- Gronddepot 2: Ten oosten van de omlegging Zuid-Willemsvaart en ten zuiden van de Hustenweg.

Voor aanleg en gebruik van de gronddepots zal zo nodig een vergunning op grond van de Wet milieubeheer aangevraagd worden.

Op de Plankaarten worden de gronddepots aangeduid als 'Gronddepot'.

5.2. Maatregelen tijdelijke hinder

De aanleg van de Zuid-Willemsvaart zal de nodige hinder tot gevolg hebben voor zowel omwonenden (trillingen, geluid en bereikbaarheid) als weggebruikers (afsluitingen van wegen, gebruik van wegen door bouwverkeer). Hinder voor de omgeving kan niet worden voorkomen, maar het streven is hinder zoveel mogelijk te beperken. De bouw zal zodanig gefaseerd worden dat verkeer op de belangrijkste verbindingen omgeleid kan worden.

Wegverkeer

De hinder en/of stremming die ontstaat door werkzaamheden aan de verkeersverbindingen tussen Rosmalen en 's-Hertogenbosch worden tot een minimum beperkt. Dat gebeurt door naast de bestaande verbinding te bouwen of door een tijdelijke omlegging aan te leggen. Een korte stremming ontstaat alleen wanneer de nieuwe infrastructuur op de bestaande wordt aangesloten.

De kruisende verbindingen die worden gesitueerd naast de bestaande verbindingen zijn:

- N279.
- Graafsebaan. Dit geldt vooral aan de westzijde. Aan de oostzijde zal gebruik worden gemaakt van een omlegging via de Stenenkamerstraat.
- Tivoliweg, met een kleine by-pass oplossing aan de oostzijde om aan te sluiten op de aan te leggen rotonde in de Empelseweg/burgemeester Mazairac laan.
- Empelsedijk.

Tijdelijke omleggingen vinden plaats bij:

- Beusingsdijk.
- Rodenborchweg. Weliswaar ligt hier de nieuwe verbinding naast de bestaande maar dient de bestaande weg ook te worden verlegd om aarde baan, brug en rotonde ongehinderd te kunnen bouwen. De omlegging aan de oostzijde loopt via

het kruispunt Empelseweg-Rodenborchweg over het bedrijventerrein Westeind-west om vervolgens aan te sluiten op de Empelseweg/Blauwensluisweg.

- De aansluiting A2 Rosmalen wordt gedurende korte stremmingsperioden (weekenden) verbouwd. Voor het bereikbaar houden van de bedrijven ten noorden van de Rodenborchweg en ten westen van de Empelseweg wordt een ontsluiting voorzien via de Harenweg, die vervolgens aansluit op de Empelseweg. Deze ontsluiting(weg) zal worden aangepast naar het huidige verkeersaanbod en zal na realisatie van de nieuwe Rodenborchweg worden opgeheven.
- Empelseweg. Vanwege een gewijzigde ligging van de nieuwe Empelseweg, kan de bestaande verbinding gehandhaafd worden tijdens de bouw.

In de huidige spoorwegovergang in de Empelseweg zal een volledige verkeersstremming plaatsvinden. Omdat een omlegging, waarbij een nieuwe spoorwegovergang vanuit veiligheidsoverwegingen niet is toegestaan, zal het lokale verkeer via omleggingen gebruik moeten maken van de twee aanwezige spoorwegovergangen in Rosmalen.

Spoorverkeer

Om geen stremming te veroorzaken wordt ter plaatse van de spoorlijn een tijdelijke omlegging gerealiseerd, die als bouwzone wordt aangemerkt, zodat op het huidige tracé de verhoogde baan met overbrugging kan worden aangebracht.

Waterwegen

Voor de scheepvaart zal (enige) hinder optreden op de volgende plaatsen:

Splitsingspunt huidige tracé - omlegging

Op dit punt zullen nieuwe grondkerende constructies worden aangebracht en zullen baggerwerkzaamheden worden uitgevoerd. Verwacht wordt dat geen stremming zal optreden maar wel enige hinder gedurende enkele maanden.

Monding Zuid-Willemsvaart en Koornwaardplas

Zowel het maken van de monding voor de Zuid-Willemsvaart als de 2^e monding als het dichten van de bestaande monding kan plaatsvinden zonder dat er stremming plaatsvindt. Een zorgvuldig gekozen uitvoeringswijze en volgorde zal ook nauwelijks hinder opleveren voor de scheepvaart op de Maas. Dat geldt ook voor de recreatievaart van en naar de Koornwaardplas.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van bedrijven en woningen tijdens de uitvoering wordt gegarandeerd.

Hinder door uitvoering werkzaamheden

Er worden beperkingen gesteld aan zwaar heilwerk in verband met geluidhinder, trillinghinder, zetting en de kans op gevolgschade aan bouwwerken. Nachtwerk wordt beperkt in verband met geluid- en trillingshinder. Ook de routing van het bouwverkeer zal op dit aspect beoordeeld worden. In overleg met de gemeenten wordt dit nader uitgewerkt en zullen bepalingen worden opgenomen in het contract met de uitvoerende aannemer.

Hydrologische effecten aanleg Sluis Empel

Om hydrologische beïnvloeding van de voormalige vuilstort in de Koornwaard alsmede de woonbebouwing van Empel te voorkomen, is het niet toegestaan grondwater te onttrekken bij de bouw van Sluis Empel. Als de sluis "in den droge" wordt aangelegd, waarbij het werken met een bronbemaling noodzakelijk is, bestaat namelijk het risico op verspreiding van verontreinigingen door stroming van verontreinigd grondwater richting de bemaling. Daarom wordt er een uitvoeringswijze met een "natte" ontgraving voorgestaan, waarna een onderwaterbetonvloer als afsluitende laag wordt aangebracht. Hiermee wordt de verspreiding van verontreinigingen vanuit de vuilstort voorkomen en wordt tevens het risico op zetting van de woonbebouwing van Empel beperkt.

Natuur

Voor maatregelen om verstoring van natuurgebieden en (beschermde) dier- en plantensoorten tijdens de uitvoering te voorkomen dan wel te beperken wordt verwezen naar paragraaf 3.4.

Communicatie met de omgeving

De bouwwerkzaamheden worden tijdig gecommuniceerd met mogelijke belanghebbenden, zoals bewoners, (vaar)weggebruikers en bedrijven.

6. Afwijkingen in ontwerp

In dit hoofdstuk worden afwijkingen in het ontwerp behandeld. In het Besluit zijn hiervoor onder artikel 14 een zogenaamde uitmeet- en flexibiliteitsbepaling opgenomen, welke in dit hoofdstuk worden toegelicht.

6.1. Uitmeetbepaling

Het eerste lid van artikel 14 van het Besluit bevat een uitmeetbepaling. Gelet op de nauwkeurigheid waarmee het ontwerp is uitgewerkt (de Plankaarten bij dit Tracébesluit hebben een schaal van 1:2500) kan het voor of tijdens de uitvoering van wijziging blijken dat de maatvoering (hoogte, breedte en lengte) of situering, zoals opgenomen in het Tracébesluit, in de praktijk voor praktische problemen zorgt. Dan kan dus met een marge van 1,00 meter omhoog of omlaag en 2,00 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits aan de randvoorwaarden opgenomen in het derde lid is voldaan.

6.2. Flexibiliteitsbepaling

Het tweede lid van artikel 14 bevat een flexibiliteitsbepaling. Naast het probleem van de uitmeting, kan het voorkomen dat er in de tijd tussen het Tracébesluit en de daadwerkelijke realisatie daarvan zich ontwikkelingen hebben voorgedaan die een kleine afwijking wenselijk maken. Hierbij moet gedacht worden aan nadere technische uitwerking, innovatieve uitvoerings(wijzen), kostenbesparingen, nadere afspraken met de (bestuurlijke) omgeving e.d. In dat geval kan met een marge van 1,00 meter omhoog of omlaag en 2,00 meter naar weerszijden worden afgeweken, mits aan de in het derde lid omschreven randvoorwaarden is voldaan. Genoemde marge heeft betrekking op afwijkingen qua situering en ontwerp (hoogte, breedte en lengte). De in het derde lid opgenomen randvoorwaarden voor de wijzigingen zorgen ervoor dat de rechtszekerheid voor burgers ten aanzien van een genomen besluit wordt gewaarborgd.

7. Procedure

In dit hoofdstuk wordt de algemene procedure van de Tracéwet in de afzonderlijke stappen beschreven.

De procedure verloopt conform het bepaalde in de Tracéwet en de Algemene wet bestuursrecht. Gelet op het feit dat de Trajectnota/MER (1996) en ook de aanvullende Trajectnota/MER (2004) voor de inwerkingtreding van de wijzigingen in de Tracéwet (Staatsblad 2005 nr. 557 en nr. 601, in werking getreden per 30 november 2005) gepubliceerd zijn, is op deze procedure de uitgebreide procedure van toepassing waarbij artikel 7 tot en met artikel 11, eerste lid van de oude Tracéwet (d.d. 1 juli 2002, Staatsblad 2002, nr. 244) van toepassing zijn.

Hieronder volgt een overzicht van de procedurestappen. Op dit moment is stap 6 in de procedure aan de orde. De reeds doorlopen procedurestappen voor dit project zijn reeds in hoofdstuk 1 toegelicht en besproken.

Stap 1: Startnotitie

Zie hoofdstuk 1.

Stap 2: Inspraak, advies, richtlijnen voor het MER

Zie hoofdstuk 1.

Stap 3: Opstellen Trajectnota/MER

Zie hoofdstuk 1.

Stap 4: Opstellen aanvullende Trajectnota/MER

Zie hoofdstuk 1.

Stap 5: Opstellen Ontwerp-Tracébesluit

Zie hoofdstuk 1.

Stap 6: Inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit

In deze stap, welke nu aan de orde is, wordt het Ontwerp-Tracébesluit, met bijlagen, ter inzage gelegd. Het Ontwerp-Tracébesluit ligt gedurende 6 weken ter visie. Gedurende deze periode is er de mogelijkheid om inspraakreacties in te dienen. Dat kan zowel schriftelijk (indienen van zienswijzen) als mondeling (onder andere mogelijk tijdens een speciaal daartoe georganiseerde hoorzitting). De centrale vraag tijdens deze inspraakronde is of de informatie in het Ontwerp-Tracébesluit correct en volledig genoeg is om er een Besluit op te kunnen baseren. In deze periode van zes weken worden ook de betrokken bestuursorganen in de gelegenheid gesteld hun reactie te geven.

Stap 7: Besluitvorming (Tracébesluit)

Op basis van het Ontwerp-Tracébesluit en de inspraakreacties hierop, stelt de Minister van Verkeer en Waterstaat het Tracébesluit vast. Als de Minister een Besluit heeft genomen, dan is dit Besluit zelf de planologische vrijstelling voor het gekozen alternatief. Wel wordt binnen één jaar na onherroepelijk worden van het Tracébesluit van de betrokken gemeenten verwacht dat zij het gekozen alternatief planologisch in hun bestemmingsplan inpassen.

Stap 8: Beroep

Tegen het Tracébesluit is voor belanghebbenden beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 9: Besluiten ter uitvoering van het Tracébesluit

De benodigde uitvoeringsbesluiten (vergunningen, ontheffingen e.d) komen tot stand door middel van een gecoördineerde voorbereidingsprocedure vanwege de Minister. Tegen de definitieve uitvoeringsbesluiten is beroep mogelijk bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Stap 10: Realisatie

Na het verkrijgen van de vergunningen en andere uitvoeringsbesluiten, kan met uitvoering van de werken worden gestart. Het bevoegd gezag (de Minister van Verkeer en Waterstaat) moet de feitelijk optredende milieugevolgen van het genomen Besluit vergelijken met de in het MER voorspelde effecten. Hiertoe wordt, samen met het Tracébesluit, een evaluatieprogramma opgesteld. Tevens worden, zoals verplicht in elke MER, de 'leemten in kennis' in de beschouwing betrokken. In het evaluatieprogramma is bepaald hoe en op welke termijn er onderzoek verricht gaat worden. Als de gevolgen ernstiger zijn dan verwacht, kan het bevoegd gezag nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter visie gelegd.

8. Uitvoeringsplanning

In 2007 wordt het Tracébesluit Zuid-Willemsvaart genomen. De start van de realisatie van de Zuid-Willemsvaart is gepland in 2008 en de ingebruikname is gepland in 2014.

De ontwerper is verantwoordelijk voor de juistheid van de gegevens die in het ontwerp zijn opgenomen. De ontwerper is ook verantwoordelijk voor de juistheid van de gegevens die in het ontwerp zijn opgenomen.

9. Evaluatieprogramma m.e.r.

In de aanvullende Trajectnota/MER zijn de te verwachten milieueffecten van het project beschreven. Dit is gebeurd voor alle alternatieven en varianten die aan de orde waren. In de fase van het Tracébesluit is het in het standpunt gekozen tracé meer in detail ontworpen en is bij het maken van ontwerpkeuzes gedetailleerder onderzoek gedaan naar de milieugevolgen.

Op grond van de Wet milieubeheer bestaat binnen de m.e.r.-procedure een verplichting tot het opstellen en uitvoeren van een evaluatieprogramma. In algemene zin dient een evaluatieprogramma als basis voor het onderzoek en het vastleggen van de werkelijke gevolgen voor het milieu na de uitvoering van het initiatief. Het bevoegd gezag is hiertoe wettelijk verplicht. Voor dit Tracébesluit is het bevoegd gezag de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Het evaluatieprogramma wordt gelijktijdig met het m.e.r.-plichtige besluit, het Tracébesluit Zuid-Willemsvaart, vastgesteld.

In het evaluatieprogramma worden de milieueffecten die onderzocht worden, de onderzoeksmethoden die kunnen worden gehanteerd en het tijdpad dat gevolgd wordt vastgelegd. Ook wordt voortgaande studie verricht naar de in de aanvullende Trajectnota/MER geconstateerde leemten in kennis en wordt de effectiviteit van de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen nagegaan. In de aanvullende Trajectnota/MER is reeds een aanzet voor het evaluatieprogramma gegeven. In tabel 8.1 is een uitwerking van de eerdere aanzet tot het evaluatieprogramma opgenomen. Hierbij zijn alleen die onderwerpen opgenomen die relevant zijn voor de in het standpunt gekozen tracé.

Tabel 8.1 Evaluatieprogramma

Onderwerp	Effect	Locatie	Soort onderzoek	Tijdstip	Kader / toelichting
Geluid	Geluidhinder door afwijkende verkeersprognose	Woningen langs kruisende infrastructuur	Bepalen geluidcontouren met standaard rekenmethode	0, 1, 8, 10 (toetsingsmoment volgens wettelijke systematiek)	Wet geluidhinder. Toetsing aan de geldende wettelijke grenswaarden
Lucht	Gevolgen luchtkwaliteit	Omgeving Zuid-Willemsvaart	Berekenen concentraties op basis van actuele verkeerstellingen volgens geldende berekeningsmethode	0, 1, 8	Besluit Luchtkwaliteit 2005. Toetsing aan de geldende wettelijke grenswaarden
Natuur	Beïnvloeding beschermde soorten	Landgoed De Wamberg en Koornwaard	Monitoring door veldonderzoek	0, 1, 3, 5	Flora- en faunawet; Deskundigenoordeel
Natuur	Ontwikkeling in de natuurcompensatie gebieden	Natuurcompensatiegebieden	Uitvoering conform compensatieplan en kwalitatieve beoordeling	0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	Compensatieplan; Deskundigenoordeel
Landschap	Landschappelijke inpassing	Langs het tracé	Monitoring en beoordeling resultaat uitvoering landschapsplan	1, 5, 8	Landschapsplan; Deskundigenoordeel
Bodemverontreiniging	Beïnvloeding van niet gesaneerde verontreinigingen	Heer en beekstraat 5, Graafsebaan 13,	Bemonstering om begrenzing verontreiniging in de tijd te volgen.	0, 5, 8	Wet bodembescherming; Deskundigenoordeel

0 = periode voor aanleg om referentiewaarde te krijgen

A = tijdens aanleg

1, 2 etc. = 1, 2 etc. jaar na openstelling

- A: Literatuurlijst onderzoeksrapportages
- B: Begrippenlijst
- C: Standpunt Zuid-Willemsvaart, Maas – Den Dungen (1997)
- D: Standpunt Zuid-Willemsvaart, Maas – Den Dungen (2006)
- E: Kaart zoekgebieden natuurcompensatie
- Nota van Antwoord op de (aanvullende) Tractnota/MER Zuid-Willemsvaart (separate bijlage)
- Akoestisch onderzoek (separate bijlage)
- Landschaps- en compensatieplan (separate bijlage)
- Luchtkwaliteitsonderzoek (separate bijlage)

De afmetingen van de tracébesluit zijn
in de volgende tabel weergegeven:
De afmetingen van de tracébesluit zijn
in de volgende tabel weergegeven:
De afmetingen van de tracébesluit zijn
in de volgende tabel weergegeven:
De afmetingen van de tracébesluit zijn
in de volgende tabel weergegeven:
De afmetingen van de tracébesluit zijn
in de volgende tabel weergegeven:

-
- Arcadis (2006). OTB Zuid-Willemsvaart en de Europese Kaderrichtlijn Water.
 - Arcadis (2007). Effectbeoordeling luchtkwaliteit omlegging Zuid-Willemsvaart.
 - Bureau Waardenburg (2003). Monitoring beschermde soorten in het omleggingstracé van de Zuid-Willemsvaart.
 - Bureau Waardenburg (2005). Monitoring beschermde soorten in het omleggingstracé van de Zuid-Willemsvaart.
 - Grontmij (2007). Akoestisch onderzoek van de kruisende wegen Zuid-Willemsvaart.
 - MARIN (2006). Simulatieonderzoek scheepvaart.
 - Oranjewoud (2004). Archiefonderzoek bodemverontreinigingslocaties omlegging Zuid-Willemsvaart.
 - Rijkswaterstaat Bouwdienst (2006). Rivierkundige berekeningen monding Zuid-Willemsvaart.
 - Royal Haskoning (2004). Detaillering ecologische effecten A-MER Zuid-Willemsvaart.
 - Royal Haskoning (2006). Actualisering hydrologische effecten aanleg Zuid-Willemsvaart.
 - Royal Haskoning (2007). Landschaps- en compensatieplan Zuid-Willemsvaart.
 - TNO (2006). Prognose van het aantal schepen op de Zuid-Willemsvaart.

Autonome ontwikkeling

De onder het huidige beleid in gang gezette ontwikkelingen, exclusief de in dit rapport beschreven plan.

Bakprofiel

Rechthoekig vaarwegprofiel, ontstaan door het slaan van rechte damwanden.

Beneden-/bovenhoofd

Het bouwkundig deel van een sluis, waaraan de benedenstrooms respectievelijk bovenstrooms gelegen sluisdeuren zijn bevestigd.

Beneden-/bovenpeil

Peil aan de zijde van een schutsluis met de lage waterstand (benedenstrooms) respectievelijk met de hoge waterstand (bovenstrooms).

Bereikbaarheid

Maat voor de toegankelijkheid van een bestemming, uitgedrukt in tijd en/of kosten en/of inspanning.

Bouwzone

De op de Plankaarten aangeduide gebieden, die tijdelijk nodig zijn voor de aanleg van het kanaalvak.

dB(A) / dB

Maat voor geluiddrukkniveau, waarbij een (frequentieafhankelijke) correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.

Diepgang

De maat van het deel van een schip dat onder het wateroppervlak steekt.

Doorvaarthoogte/-breedte

Ruimte die in de hoogte, respectievelijk breedte beschikbaar is bij het passeren van een kunstwerk.

Drempeldiepte/ -hoogte

De ligging van de drempel van een schutsluis ten opzichte van Normaal Amsterdams Peil (NAP).

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de rijksoverheid.

Ecologische verbindingszone

Gebied of structuur die verbreiding, migratie en uitwisseling van soorten tussen verschillende kerngebieden mogelijk maakt.

Economisch kerngebied

Een in de Nota Ruimte aangemerkt gebied, dat deel uitmaakt van de ruimtelijk-economische hoofdstructuur van Nederland. Hierin bevinden zich de grootste concentraties van stuwende bedrijvigheid en werkgelegenheid.

Erftoegangsweg

Wegtype met 1 rijloper (max. 60 km/u).

Gebiedsontsluitingsweg

Wegtype met 2*2 of 2*1 rijstroken (max. 80 km/u) met een rijbaanscheiding, gelijkvloerse kruisingen en een onderbroken langsmarkering.

Groene Hoofdstructuur

Provinciale uitwerking van de Ecologische Hoofdstructuur, zijnde het samenhangend netwerk van alle provinciale natuur- en bosgebieden, landbouwgebieden en andere gebieden met bijzondere natuurwaarden en landbouwgebieden die bijzondere potenties hebben voor de ontwikkeling van natuurwaarden.

Flexibiliteitsbepaling

De mate waarin afgeweken mag worden zonder dat opnieuw besluitvorming hoeft plaats te vinden, als een kleine afwijking wenselijk is om het ontwerp te optimaliseren.

Hoofdvaarweg

Naamgeving volgens het SVV-II, voor een vaarweg in Nederland waarover tenminste 5 miljoen ton goederen en/of 10.000 containers per jaar vervoerd worden.

Kanaalpand

Het vaarweggedeelte tussen twee sluizen.

Kerngebied

Onderdeel van de EHS/GHS, van voldoende omvang met bestaande ecologische waarden van internationale of nationale betekenis.

Klasse IV-vaarweg

Een scheepvaartweg die geschikt is voor schepen van circa 1500 ton.

Krib

Lage dam om de stroom te geleiden of land te winnen.

Kunstwerk

Constructie in weg, water of spoorlijn zoals viaducten, onderdoorgangen, sluizen, gemalen, duikers, sifons, bruggen en tunnels, uitgezonderd vliesconstructies.

Kwel

Opwaarts gerichte grondwaterstroming, waarbij grondwater aan het oppervlak uittreedt.

Lengteprofiel

Op de Plankaarten opgenomen weergave van de hoogteligging van het kanaalvak.

Mitigerende maatregel

Maatregel om de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit te beperken.

Modaliteit

Vervoerswijze (binnenvaart, spoor, weg)

Natuurdoeltype

Een nagestreefde combinatie van abiotische en biotische kenmerken op een bepaalde ruimtelijke schaal.

N.A.P.

Normaal Amsterdams Peil, referentievlak voor hoogtemeting.

Nuttige kolkafmeting

De maximale afmetingen van alle gezamenlijke schepen die in een bepaalde kolk geschikt mogen worden.

Sifon

Grondduiker, verbinding van open water door een dieper gelegen buis.

Spuisluis

Een kunstwerk waarmee water van een bovenstrooms gelegen kanaalpand naar een benedenstrooms gelegen kanaalpand kan worden afgevoerd.

Trapeziumvorm

Vaarwegontwerp waarvan het dwarsprofiel de vorm van een trapezium heeft, dat wil zeggen aan beide oeverzijden zijn hellingen/taluds aanwezig.

Versnippering

Doorsnijding van een (natuur)gebied door infrastructuur waardoor kleinere eenheden (natuur) ontstaan, die daardoor slechter functioneren.

Waakhoogte

De actuele hoogte van een kruin van een waterkering boven de Maatgevende Hoogwaterstand (MHW).

Windtoeslag

Een toeslag waarmee de breedte van de vaarweg wordt vermeerderd en die het gevolg is van optredende zijwind. Geladen schepen ondervinden weinig hinder van zijwind, ongeladen schepen daarentegen veel meer. De toeslag is afhankelijk van de scheepsklasse en de plaats (kust- of landstreek) waar de vaarweg is gesitueerd.

Zettingsgevoelig

Gevoeligheid voor bodemdaling als gevolg van een daling van de grondwaterstand.



Rel. 7921 - 1996⁻²

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

AFSCHRIFT

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA 's-GRAVENHAGE

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

Bijlage(n)

11 juli 1997

Ons kenmerk

Uw kenmerk

DGG/S-3/97004192

Onderwerp

Standpunt Zuid-Willemsvaart.

Geachte voorzitter,

Overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 en 11, eerste lid, van de Tracéwet informeer ik u hierbij, mede namens mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), over het standpunt inzake de trajectnota/MER Zuid-Willemsvaart tussen Maas en Den Dungen.

1 Inleiding

De Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en de Maas is in het SVV-II opgenomen als hoofdvaarweg (CEMT klasse IV). Op het vaarweggedeelte tussen Den Dungen en Veghel zijn de verbeteringswerken grotendeels gereed en is het resterende in uitvoering. Het gedeelte ten noorden van Den Dungen tot aan de Maas (omlegging 's-Hertogenbosch) is als 'verbinding in studie' opgenomen.

Ten behoeve van de aanpak van het gedeelte ten noorden van Den Dungen tot aan de Maas ('s-Hertogenbosch) is een tracéwetprocedure gestart. Hierin is de procedure van de milieu-effectrapportage (m.e.r.-procedure) geïntegreerd.

Dit heeft geresulteerd in de trajectnota/MER. In de nota worden de resultaten gepresenteerd van de geïntegreerde traject/MER-studie naar de noodzaak en de mogelijkheden om de gesignaleerde en de te verwachten problemen op het gebied van bevaarbaarheid en bereikbaarheid, binnen de randvoorwaarden die de leefbaarheid stelt, op te lossen.

De ter visie legging van de trajectnota/MER (conform de tracéwet-procedure) geschiedde op 24 mei 1996 en vervolgens hebben voorlichting en inspraak plaatsgevonden. Tevens is de trajectnota besproken in het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) inzake de te maken keuze en heeft de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie-MER) geadviseerd over de bruikbaarheid van de trajectnota ten behoeve van de besluitvorming.



2 Probleemanalyse

Uit de trajectnota/MER komen de volgende problemen naar voren.

Beleidsdoelen

Het SVV-II heeft onder meer als doelstelling de groei van het goederenvervoer zoveel als mogelijk via rail en over water af te wikkelen. Voor de binnenvaart wordt voor de periode 1986-2010 gestreeft naar een landelijke groei van 55%. Vertaald naar de regio Noord-Brabant is dit 20% à 30%. Deze groei zal voor een belangrijk deel op de hoofdvaarwegen gerealiseerd moeten worden. Daartoe is aangegeven dat modernisering en schaalvergroting van het hoofdvaarwegennet, waartoe ook het traject van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Veghel behoort, noodzakelijk is.

Desondanks is landelijk het vervoerd gewicht in de binnenvaart tussen 1986 en 1992 afgenomen met 7%, terwijl het goederenvervoer over de weg met 19% toenam. Nam in de regio 's-Hertogenbosch het vervoer over water slechts af met 2%, op het traject tussen 's-Hertogenbosch en Veghel was dit 15% à 20%. Dit komt overigens overeen met de landelijke daling in het binnenlands vervoer over water.

Huidige situatie

Het deel tussen de Maas en Den Dungen voldoet thans niet aan de eisen die aan een hoofdvaarweg worden gesteld, nl. geschiktheid voor klasse IV-vaart. Dit houdt in dat het kanaal bevaarbaar moet zijn voor volledig geladen schepen met ca. 1500 ton laadvermogen (85 m lang, 9,50 m breed, diepgang 2,80 m; dit komt overeen met ca. 60 vrachtwagens). Een deel van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen is momenteel alleen toegankelijk voor de kleinere klasse II schepen (laadvermogen ca. 600 ton, 55 m lang, 6,60 m breed). In de binnenstad van 's-Hertogenbosch bevinden zich een aantal bruggen met beperkte doorvaartwijdte. Ook is er sprake van diepgangsbeperking waardoor het laadvermogen zakt naar ca. 500 ton. Sluis 0 te 's-Hertogenbosch is in slechte conditie en op termijn aan renovatie en vervanging toe. Bij een drietal bruggen is sprake van beperking in de doorvaart-hoogte. Daarnaast veroorzaken hoogwaterstanden op de Maas op het traject tussen de Maas en sluis 0 gemiddeld 40 dagen per jaar een waterstandsverhoging, die bij meerdere bruggen een doorvaartbeperking met zich meebrengt. Op 5 dagen daarvan kan 80% van de geladen schepen en 20% à 25% van de ongeladen schepen nog passeren. De beweegbare bruggen in de binnenstad van 's-Hertogenbosch leiden ook tot hinder voor het wegverkeer.

Toekomstige situatie

Handhaving van de bestaande situatie zal betekenen dat tot aan 2010 de omvang van het vervoerd gewicht over de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen gelijk blijft, nl. 1,8 miljoen ton. De gewenste substitutie van wegvervoer naar water wordt daarmee niet gerealiseerd. Uit de trajectnota/MER blijkt niettemin dat de vaarweg potenties bezit om op langere termijn nieuw vervoer over water aan te trekken. Gegeven een voortgezette economische groei en een geïntensiveerd flankerend beleid kan dit oplopen tot 3,2 miljoen ton in 2015 en 4,5 miljoen ton in 2050. Bij een versterkte inzet op modal shift en de daartoe vereiste modernisering en schaalvergroting van de binnenvaart zal derhalve de verbinding steeds meer ongeschikt worden voor het vervoer over water. De transportfunctie zal afbrokkelen en de verschuiving naar wegvervoer zal verder doorgaan. Afgezien van de maatschappelijke kosten die dit met zich meebrengt heeft dit ook een negatief effect op de watergebonden bedrijvigheid in de regio.

Samenvattend

Op basis van de studieresultaten constateren wij dat het vaarwegtraject van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen ernstig tekort schiet op het gebied van de bevaarbaarheid en de regionale bereikbaarheid over water en niet voldoet aan de voorwaarden voor stimulering van de binnenvaart, zoals beoogd door het flankerend verkeers- en vervoerbeleid. Daarnaast vormt de vaarweg een knelpunt voor het stedelijk verkeer.



3 Onderzochte alternatieven

In de trajectnota zijn verschillende alternatieven uitgewerkt. Samengevat zijn deze als volgt.

Nulalternatief: het alternatief waarin geen verbeteringen aan de bestaande vaarweg tussen de Maas (Engelen) en Den Dungen worden gerealiseerd (= referentie alternatief).

Ombouwalternatief 28,5 m: een verruiming van de huidige Dieze en Zuid-Willemsvaart, waarbij het traject door de binnenstad van 's-Hertogenbosch (stadstraverse) wordt uitgevoerd als een bakprofiel met een breedte van 28,5 m. Er kan in twee richtingen tegelijk met zogenaamde klasse IV-schepen worden gevaren. Hierbij is echter een snelheidsbeperking van kracht.

Ombouwalternatief 19 m: een verruiming van de huidige Dieze en Zuid-Willemsvaart, waarbij het traject door de binnenstad van 's-Hertogenbosch een bakprofiel van 19 m breed krijgt waardoor op het gedeelte tussen de Diezebrug (Citadel) en de St. Antoniebrug over circa 1,5 km. lengte één-richtingsverkeer moet worden ingesteld voor de scheepvaart. Tevens geldt voor dit deel een snelheidsbeperking. Een belangrijk verschil ten opzichte van de basisvariant met een breedte van 28,5 m is dat door het één-richtingsverkeer ten noorden van de stadstraverse wachtplaatsen worden gerealiseerd voor schepen.

Ombouwalternatief, sub-variant: een verruiming van de huidige Dieze en Zuid-Willemsvaart, waarbij het traject door de binnenstad van 's-Hertogenbosch een bakprofiel krijgt en de huidige groene taluds en bomenrijen gehandhaafd blijven. Alleen de minimaal benodigde maatregelen en aanpassingen worden gerealiseerd om tussen de Maas en Den Dungen een klasse IV vaarweg te maken. Deze variant vertoont slechts relatief kleine verschillen met de 19 m brede variant.

Omleggingsalternatief: een volledig nieuwe vaarweg tussen de Maas (Empel) en Den Dungen, oostelijk van 's-Hertogenbosch tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen;

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA): een volledig nieuwe vaarweg grotendeels volgens het omleggingstracé, met aangepast ontwerp en aanvullende maatregelen, waaronder een volwaardige ecologische verbindingzone.

4 Beoordeling van de alternatieven

Het nulalternatief

Het traject tussen Den Dungen en de Maas (Engelen) blijft klasse II. Wel is voor de instandhouding van de vaarweg en de vervanging dan wel innovatie van kunstwerken nog 85 mln nodig. De reeds uitgevoerde verruiming tot klasse IV van het traject Veghel-Den Dungen - totale kosten: 140 mln - blijft onbenut. Vanwege de beperkte capaciteit en omdat niet met grotere en efficiëntere schepen kan worden gevaren zullen een aantal belangrijke verladers aan de Zuid-Willemsvaart overstappen op wegvervoer. Initiatieven als een Regionaal Overslag Centrum in Veghel worden niet gerealiseerd en nieuw vervoer zal niet ontstaan.

Conclusie is dat het nulalternatief niet voldoet aan de doelstellingen van het vigerend verkeers- en vervoerbeleid en het leidt tot kapitaalvernietiging.

De ombouwalternatieven

Het traject tussen Den Dungen en de Maas (Engelen) wordt verruimd tot klasse IV met enige beperkingen. In de stadstraverse is voor maatgevende schepen, zij het met snelheidsbeperking, twee-richtingsverkeer mogelijk of plaatselijk alleen eenrichtingsverkeer. Hiermee is de capaciteit waarschijnlijk voldoende tot 2050. Wel moet kort na 2010 rekening worden gehouden met de bouw van een extra sluiskolk bij Engelen (30 mln extra). De problemen met het kruisend stedelijk verkeer nemen aanvankelijk af (minder brugopeningen door minder - maar grotere - schepen), maar zullen op termijn naar verwachting opnieuw toenemen. Ook blijven gemiddeld 40 dagen per jaar problemen met de doorvaarthoogte in tijden van hoog water. Bovendien zal de scheepvaartfunctie op termijn sterker gaan conflicteren met stedelijke functies (vervoer van gevaarlijke stoffen) en wordt een verdere stedelijke ontwikkeling in het traversegebied belemmerd. Voordeel is, naast de aanzienlijk lagere kosten dan omlegging, dat schaarse ruimte tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen beschikbaar blijft voor andere doeleinden en bestaand biotoop wordt gespaard.



Conclusie is dat de ombouwalternatieven voldoen aan de doelstellingen van het vigerend verkeers- en vervoersbeleid, maar dat de mogelijkheden voor een duurzame en conflictloze groei van het goederenvervoer over water beperkter zijn dan bij omlegging.

De omleggingsalternatieven

Het omleggingsalternatief zonder de voorzieningen van het MMA kost meer dan het MMA, maar scoort op de verschillende aspecten minder dan, of gelijk aan, het MMA. Dit alternatief wordt daarom verder buiten beschouwing gelaten.

Het MMA betreft een nieuwe klasse IV vaarweg tussen Den Dungen en de Maas zonder beperkingen voor maatgevende schepen. Hiermee is de regionale bereikbaarheid over water tot in de verre toekomst verzekerd. Gelet echter op de landelijke ontwikkeling van het vervoer van high cube containers sinds het opstellen van de trajectnota en de wens van drielaags containervaart, wordt mogelijkheid onderzocht de doorvaarthoogten van de bruggen te vergroten van 5,95 meter (cf. de richtlijnen van de trajectnota) tot 7 meter (cf. de CVB-richtlijnen voor CEMT-vaarwegklasse IV). In tegenstelling tot in de ombouwalternatieven is deze verhoging in het omleggingsalternatief waarschijnlijk technisch haalbaar. Een voorlopige schatting van de meerkosten over het gehele traject van de Maas tot Veghel komt vooralsnog uit op 30 miljoen gulden en blijft daarmee binnen de marges van de totale investeringssom.

Het MMA levert als drager van de ruimtelijke hoofdstructuur een essentiële bijdrage aan de invulling van de zone tussen Rosmalen en 's-Hertogenbosch en de totstandkoming van een ecologische verbindingzone tussen de dalen van Maas en Aa en biedt daaraan gekoppeld potenties voor de ontwikkeling van een hoogwaardig woon-, werk- en recreatiemilieu in het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen. Voorwaarde is dat de regionale overheid in het gebied direct grenzend aan het plangebied een evenwichtige planologische ontwikkeling tot stand brengt, zodanig dat wordt aangesloten op de functies van het plangebied of deze zelfs worden versterkt.

De belangrijkste nadelige effecten zijn de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur (EHS) langs de Maas en het verlies van landbouwgrond. Het laatste is echter betrekkelijk gelet op de huidige verstedelijkingsdruk in het gebied.

Conclusie is dat het MMA voldoet aan de doelstellingen van het vigerend verkeers- en vervoersbeleid en dat het een ongestoorde en conflictloze groei van het goederenvervoer over water duurzaam mogelijk maakt.

5 Inpraak en advies

Inpraak

Het provinciaal en lokaal bestuur en het overgrote deel van de overige insprekers kiest voor omlegging volgens het MMA. De gemeente 's-Hertogenbosch wijst elke ombouwvariant van de stadstraverse ten stelligste af, onder meer omdat het gebied is aangewezen als beschermd stadsgezicht en vanwege de verwachte toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zij ziet in het betrokken gebied goede mogelijkheden voor stadsontwikkeling en het creëren van toegevoegde waarde.

Advies Commissie-MER

De Commissie-MER is van oordeel dat het milieu-effectrapport voldoende informatie bevat om besluitvorming mogelijk te maken. De commissie constateert echter dat het mogelijk is om in plaats van het gepresenteerde meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) een ander alternatief (gebaseerd op ombouw) nader uit te werken en deze het predikaat meest milieuvriendelijk alternatief te geven. Dit wordt ingegeven door enerzijds de potenties van een aangepast ombouwalternatief. Anderzijds telt voor de commissie als feit dat het realiseren van een ecologische verbindingzone niet alleen in combinatie met een omlegging behoeft te worden gerealiseerd maar ook als zelfstandig onderdeel van een MMA dat is gebaseerd op aangepaste ombouw van de bestaande verbinding. Daarnaast constateert de Commissie MER dat er ten aanzien van integrale effectbeoordeling ook andere waarderingsmogelijkheden zijn dan in de trajectnota/MER zijn weergegeven. De Commissie MER is van mening dat bovenstaande aspecten niet behoeven te leiden tot een formele aanvulling op het MER. De



Commissie adviseert tenslotte in het ontwerp-tracébesluit een nadere toelichting op te nemen op bovengenoemde onderwerpen.

Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur

Uit het rapport van bevindingen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) blijkt dat dit overlegorgaan de trajectnota/MER een helder en duidelijk stuk vindt. Met uitzondering van de Stichting Natuur & Milieu kiest het OVI voor het MMA. De Stichting Natuur & Milieu heeft bezwaar tegen de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur langs de Maas. De meerderheid van het OVI is daarentegen van oordeel dat het MMA de vernietiging van natuurwaarden voldoende compenseert. Ten slotte verwacht het OVI dat, gelet op het duurzame karakter van de omlegging, de extra kosten op lange termijn goeddeels worden terugverdiend.

6 Standpunt

Het traject van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen voldoet niet aan de eisen van de moderne binnenvaart en de beleidsdoelstelling meer vervoer over water te laten plaatsvinden. De kwaliteit schiet tekort op het punt van de bevaarbaarheid en de bereikbaarheid over water. Hierdoor stagneert de ontwikkeling van het vervoer over water en dreigt reëel vervoerverlies. Gelet hierop en op de beleidsmatig nagestreefde stimulering van de binnenvaart zijn dringend maatregelen vereist.

Voor het traject van de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen hebben wij derhalve - mede gelet op de uitkomsten van inspraak, advies en overleg - besloten tot aanleg van het vaarwegvak tussen de Maas (Empel) en Den Dungen conform het MMA (omlegging).

Deze keuze is gemaakt onder het uitdrukkelijke beding dat:

- gemeenten grenzend aan de Zuid-Willemsvaart zich, waar van toepassing, verbinden aan een daadkrachtig en effectief op de vaarweg georiënteerd locatie- en bedrijfsvestigingsbeleid; gemeenten dienen derhalve eerste prioriteit te geven aan de inrichting van natte bedrijfsterreinen en zorg te dragen voor een benutting door daadwerkelijk natte bedrijven; m.n. de mogelijkheden die de omlegging schept in de gemeente 's-Hertogenbosch zullen moeten worden benut;
- de betrokken gemeenten zich verbinden aan een evenwichtige ontwikkeling van ruimtelijke functies (wonen, werken, recreatie, natuur) in het gebied direct grenzend aan het plangebied; gemeenten dienen - in aanvulling op de inrichting van de kanaalzone en conform het provinciaal beleid - te voorzien in een groene geleidingszone en een ecologische verbindingzone van voldoende omvang en kwaliteit;
- het beheer en onderhoud van de huidige vaarweg tussen de Maas en Den Dungen door de gemeente 's-Hertogenbosch wordt overgenomen.

Gelijktijdig met de uitwerking van het ontwerp-tracébesluit zal de verdere uitwerking en implementatie van de bovengenoemde voorwaarden worden vastgelegd in bestuurlijke afspraken tussen het rijk en de betrokken lagere overheid.

7 Overwegingen

Het nulalternatief is geen optie vanwege het strategische belang dat het flankerend beleid in het kader van de gewenste modal shift hecht aan de modernisering van regionale vaarwegen en gelet op het alsdan concreet optredend vervoerverlies voor de binnenvaart.

Hoewel een omgebouwde traverse een bruikbaar alternatief is - zij het met beperkingen - biedt het MMA een aanzienlijk duurzamere oplossing, die tevens bijdraagt aan de ontvlechting van de scheepvaartfunctie en stedelijke functies en strookt met de visie van de gemeente 's-Hertogenbosch op de toekomstige ontwikkeling van het traversegebied.



Daarnaast biedt het MMA een solide basis voor een ecologische verbindingszone tussen de stroomdalen van Maas en Aa en biedt de bundeling met de A2 mogelijkheden voor een evenwichtige inrichting van het snel verstedelijkende gebied tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen.

De duurzaamheid van de oplossing die het MMA biedt kent derhalve een economisch aspect (i.c. bereikbaarheid) en een leefbaarheidsaspect. Ik licht dit hieronder toe.

Strategisch investeren in bereikbaarheid

Investeren in vaarwegcapaciteit van enige omvang zijn over het algemeen strategisch van karakter, in die zin dat zij instrument zijn van voorwaardenscheppend beleid. Naast de directe baten voor het verkeer en vervoer - die binnen de planhorizon vaak niet opwegen tegen de investeringskosten - gaat het hierbij vooral om de positieve, maar vooraf moeilijk inschatbare wisselwerking tussen de ontwikkeling van het vervoer over water en de regionaal-economische ontwikkeling op (zeer) lange termijn. Voor de middellange termijn is een negatief rendement daarom aanvaardbaar, mede gelet op de structureel hoge kosten en de lange terugverdientijd van vaarweginvesteringen.

Inclusief de opportunity-costs (vermeden wegvervoerkosten) is - zij het bij de omlegging in mindere mate - op termijn een bevredigende dekkingsgraad van de jaarlijkse kapitaals- en exploitatiekosten haalbaar. Over de periode 2015-2050 bedraagt deze tussen 157% en 260% voor de ombouw en tussen 70% en 111% voor de omlegging. Regionaal-economisch genereert de omlegging bovendien een potentieel aanzienlijke toegevoegde waarde omdat de stedelijke en waterrecreatiefuncties in het traversegebied verder kunnen worden ontwikkeld en opgewaardeerd.

Een belangrijk strategisch voordeel van omlegging is voorts, dat deze niet alleen het door het vigerend flankerend beleid (SVV-2, nota Transport in Balans, nota Samenwerken aan Bereikbaarheid) beoogde vervoersvolume kan opvangen, maar ook de groei ver daarna. Dit is temeer van belang omdat de regionaal-economische ontwikkeling al geruime tijd en in toenemende mate voorspoediger verloopt dan landelijk.

Uitgaande van een voortgezet en geïntensiveerd flankerend beleid en een hoog groeiscenario wordt op het traject 's-Hertogenbosch-Veghel, conservatief geraamd, een vervoersgroei verwacht van 77% in 2015 tot 150% in 2050. In de omgebouwde traverse zijn van aanvang af reeds een aantal beperkende verkeersmaatregelen nodig en stijgen aantal en duur van de brugopeningen. Dit legt met name een klem op de mogelijkheden van just-in-time vervoer, zoals containervaart. Daarbij blijven de problemen voor het kruisend wegverkeer grotendeels bestaan.

Gegeven een succesvol en structureel op duurzame ontwikkeling gericht overheidsbeleid ligt het voor de hand dat de binnenvaart in het gebied ook na 2050 blijft groeien en zal de ernst van de genoemde knelpunten slechts kunnen toenemen. De traverse laat een verdere verruiming echter nauwelijks toe, terwijl alsnog omleggen niet mogelijk is (of slechts tegen extreem hoge kosten) omdat de ruimtelijke reservering is vervallen. De omlegging biedt derhalve een meer duurzame (toekomstvast) oplossing dan ombouw.

Een andere strategische overweging is het ontwikkelingspotentieel voor natte bedrijventerreinen. De omlegging biedt hiervoor meer mogelijkheden dan de traverse. Voorwaarde is dat de betrokken overheden een daadkrachtig lokatie- en bedrijfsvestigingsbeleid (uit)voeren dat is toegespitst op het gebruik van de vaarweg. De nota Samen Vaart Maken - een regionale visie op de ontwikkelingsprioriteiten van het goederenvervoer over water in de provincie Noord-Brabant - biedt hiervoor een goede basis.

Strategisch investeren in leefbaarheid

In tegenstelling tot de gepresenteerde ombouwalternatieven legt het MMA, zoals gezegd, een solide basis voor de totstandkoming van een ecologische verbindingszone tussen Maas en Aa en biedt het mogelijkheden voor de ontwikkeling van een hoogwaardig woon-, werk- en recreatiemilieu.

De commissie-MER constateert niettemin dat het mogelijk is om, in plaats van het in de studie gepresenteerde meest milieuvriendelijke alternatief (MMA), een alternatief gebaseerd op ombouw uit te werken als MMA. In de trajectnota/MER is hiervoor niet gekozen om de volgende redenen.



- De omleggingszone is planologische gereserveerd als natuurontwikkelingsgebied en heeft potenties als ecologische verbindingzone.

De realisatie en de kwaliteit van de verbindingzone is sterk afhankelijk van de aanwezigheid en katalysatorfunctie van het gepresenteerde MMA. Deze is ruggengraat en drager van de ruimtelijke ontwikkeling en een belangrijk structurerend element bij de ruimtelijke inrichting van het gebied tussen Rosmalen en 's-Hertogenbosch. Het MMA biedt de gelegenheid om werk (kanaalbouw) met werk (natuurbouw) te maken. Voor de ombouwalternatieven is daarentegen, vooral ter hoogte van de stadstraverse, ecologisch nauwelijks verbetering mogelijk.

- Het gepresenteerde MMA is behalve meest milieuvriendelijk ook een volwaardige klasse IV-vaarweg en voldoet hiermee het beste aan de SVV-II-dubbeldoelstelling bereikbaarheid/leefbaarheid. Door de onttrekking van de stadstraverse aan de doorgaande scheepvaart verbetert bovendien het leefmilieu in de binnenstad van 's-Hertogenbosch.

Het argument van de commissie-MER dat de ecologische verbindingzone ook bij de ombouwalternatieven kan worden gerealiseerd gaat voorbij aan de praktijk. Er is er geen formeel instrumentarium beschikbaar om de totstandkoming zonder het MMA op een kwalitatief toereikende en duurzame wijze te garanderen.

Maar ook indien de kans op een ecologische verbindingzone in het geheel niet wordt meegewogen hebben de ombouwalternatieven uit het oogpunt van leefbaarheid geen voorkeur. De redenering is dat omlegging dan negatief scoort op het aspect natuurlijk milieu en positief op het aspect woon- en leefmilieu (de scheepvaartfunctie en de stedelijke functies zijn ruimtelijk ontkoppeld). Ombouw daarentegen scoort negatief op het aspect woon- en leefmilieu en positief op het aspect natuurlijk milieu (het bestaande biotoop in de omleggingszone blijft gehandhaafd). Welk alternatief de voorkeur heeft, is afhankelijk van het gewicht dat aan beide aspecten wordt gegeven. Aangezien deze afweging op voorhand arbitrair is, kan alleen op grond hiervan geen voorkeur worden afgeleid.

Indien daarentegen de mogelijkheden voor een ecologische verbindingzone wel worden meegewogen, scoort het MMA op het aspect natuurlijk milieu eveneens positief. Dit onder voorwaarde dat de vernietiging van het oorspronkelijke biotoop in de omleggingszone voldoende wordt gecompenseerd, hetgeen naar ons oordeel het geval is. Gelet op de hoge verstedelijkingsdruk in het voor de omlegging gereserveerde gebied moet daarentegen bij de ombouwalternatieven ernstig rekening worden gehouden met aantasting van het bestaande biotoop. In tegenstelling tot het MMA staat de totstandkoming van een ecologische verbindingzone immers niet vast.

Per saldo ligt de meerwaarde van het MMA in de goede ruimtelijke afstemmingmogelijkheden voor een duurzame ontwikkeling van het traversegebied en het gebied tussen de stedelijke kernen van Rosmalen en 's-Hertogenbosch. Een belangrijke voorwaarde is dat de gemeenten een evenwichtige ontwikkeling van de ruimtelijke functies direct buiten het plangebied - zodanig dat deze die van het plangebied ondersteunen - daadwerkelijk tot stand brengen.

8 Planologische inpassing

Om verzekerd te zijn van een goede en evenwichtige planologische inpassing van de ecologische zone in overeenstemming met het gepresenteerde MMA, zal deze worden vastgelegd in bestemmingsplannen. Daarnaast zal ook door de gemeenten in het gebied grenzend aan het planstudiegebied een evenwichtige planologische invulling gegeven moeten worden, overeenkomstig het streekplan en het Stadsregionaal Uitwerkingsplan (SRUP). De gemeente 's-Hertogenbosch ontwikkelt momenteel inzichten over de inrichting van de omleggingszone in het kader van een nieuwe verstedelijkingsvisie voor het gebied. De uitwerking van deze visie dient te harmoniëren met de beoogde functies van het MMA en met name de ecologische functie afdoende te waarborgen.



De bestaande klasse II-vaarweg door 's-Hertogenbosch zal aan de doorgaande beroepsvaart worden onttrokken en het beheer en onderhoud wordt overgedragen aan de gemeente. De strook met aangrenzende groene taluds in de binnenstad bezit grote potenties voor de ontwikkeling van woon-, werk-, winkel- en (water)recreatiefuncties. Inmiddels ontwikkelt de gemeente 's-Hertogenbosch hiervoor plannen. De traverse behoudt overigens de waterhuishoudkundige functie voor de afvoer van water (overstorten).

9 Financiën

De kosten verbonden aan de realisatie van het MMA bedragen ca. 1410 mln inclusief BTW, prijspeil 1995. De financiële inpassing is voorzien binnen het bestaande begrotingskader van Verkeer en Waterstaat.

10 Omgevingskwaliteit

Bij de uitwerking van het standpunt in het ontwerp-tracébesluit streven wij ernaar het tracé zodanig in te passen dat de aantasting van de natuurwaarden langs de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen zoveel als mogelijk wordt voorkomen. De ecologische verbindingzone wordt, zoals beschreven, planologisch beschermd. Daar waar aantasting onvermijdelijk is, zullen wij het compensatiebeginsel onverkort toepassen. De uitwerking van de benodigde compensatie vindt plaats in het kader van het ontwerp-tracébesluit. In het MMA is de benodigde oppervlakte voor compensatie in het alternatief zelf opgenomen; er zijn geen extra compenserende maatregelen nodig. Zowel ingreep als compensatie worden hierdoor in één integraal plan uitgewerkt.

Vuilstort Koornwaard

Het noordelijke deel van het voorkeurstracé MMA loopt ten westen van een voormalige vuilstort in het gebied de Koornwaard en doorsnijdt hiermee de ecologische hoofdstructuur (EHS) langs de Maas. Rijk en provincie hebben hiervoor in de jaren tachtig gekozen omdat de koppeling van kanaalaanleg en vuilstortsanering te grote beheersbaarheidsrisico's voor het kanaalproject met zich mee zou brengen, gelet op de complexiteit en de grote onzekerheden t.a.v. kosten, verantwoordelijkheden en vereiste procedures. De aantasting van natuurwaarden in de EHS wordt in het MMA overigens gecompenseerd.

De provincie onderzoekt inmiddels de omvang van de verontreiniging en de eventueel te hanteren saneringsmethoden. Aan het eind van dit jaar is er een standpunt van de provincie over de manier waarop de sanering zou moeten plaatsvinden. Een optie is dat het tracé van het noordelijk gedeelte van de Zuid-Willemsvaart een ander verloop krijgt, namelijk door de vuilstort heen. Afhankelijk van het standpunt van de provincie over de te nemen maatregelen en na verkregen instemming van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, zal worden bezien of er aanleiding is om het tracé in heroverweging te nemen. Voorwaarde daarbij is dat een besluit over de aanpak van de vuilstort voor 31 december 1997 is genomen (wettelijke termijn ontwerp-tracébesluit) en een eventuele koppeling van kanaalaanleg en vuilstortsanering niet leidt tot substantiële kostenverhogingen of vertragingen voor het kanaalproject als geheel. Ingeval wordt gekozen voor tracéwijziging zal overigens voor het noordelijke deel van het kanaaltraject vanaf kmr. 123,5 tot de Maas een tracéwetprocedure moeten worden gevolgd.



DGG/S-3/97004192

11 Verdere procedure

Gelet op de Tracéwet, zal het standpunt over de Zuid-Willemsvaart tussen de Maas en Den Dungen worden uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit dat binnen 6 maanden na dagtekening van deze brief ter inzage zal worden gelegd.

Door middel van een afschrift van deze brief zullen wij Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, de betrokken gemeentebesturen en waterschappen, alsmede het OVI en de insprekers in kennis stellen van dit standpunt.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht,

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

A. Jorritsma-Lebbink

AFSCHRIFT



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

AFSCHRIFT

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

KOPIE BESTEMD VOOR:
dhr. drs C.J.M. Roovers
voorz. Eerste Kamer der
Staten-Generaal
DAB mw. A. Cleef

Contactpersoon

-

Datum

10 maart 2006

Ons kenmerk

DGTL/06.006034

Onderwerp

Standpunt Zuid-Willemsvaart (gedeelte Maas-Den Dungen)

Rijkswaterstaat	Noord Brabant
Reg. kenmerk:	1979
Doorkiesnummer	
Reg. datum:	29MRT 2006
Bijlagen	
Uw kenmerk	
Volg. nr.	
Class. nr.	
BSD nr.	
Class. nr.	
Plaats. DWS	bevoegdplaats

Geachte voorzitter,

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 9 en artikel 11 lid 1 van de Tracéwet, informeer ik u hierbij, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) over mijn standpunt inzake het MIT-vaarwegproject 'Zuid-Willemsvaart, gedeelte Maas-Den Dungen'.

Hoofddoelstelling, gericht op voldoende bevaarbaarheid en bereikbaarheid, is het volledig geschikt maken van de Zuid-Willemsvaart van de Maas tot Den Dungen voor klasse IV-schepen om zo een vlotte doorstroming van het weg- en scheepvaartverkeer mogelijk te maken. Belangrijke subdoelstellingen zijn het inpassen van de Zuid-Willemsvaart in het landschap, het bijdragen aan een adequate ecologische verbindingszone tussen het Maasdal en de beekdalen van de Dommel en de Aa, het bijdragen aan de verbetering van de waterhuiskundige situatie rond 's-Hertogenbosch en het bijdragen aan verbetering van het woon- en leefmilieu in het centrum van 's-Hertogenbosch.

Alles overziend constateer ik dat aan de ene kant het realiseren van dit vaarwegproject een economisch kerngebied beter ontsluit voor vervoer over water, een groot bestuurlijk draagvlak heeft, belangrijke effecten kent op het gebied van verbeteringen in het ruimtegebruik, woon-, werk- en leefmilieu in het centrum van 's-Hertogenbosch, sanering van de vuilstort, recreatie(-vaart) en bescherming tegen hoog water. Daarnaast biedt het een solide basis voor het realiseren van een ecologische verbindingszone. Aan de andere kant is het project op de korte/middellange termijn niet rendabel.

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

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

100 dmi



Op basis van de voorliggende informatie, de inspraakresultaten, de concrete invulling van in 1997 aanvullend gestelde voorwaarden en de geldende beleidskaders, besluit ik tot het uitwerken van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart op het traject Maas-Den Dungen conform de regiovariant met een ecologische verbindingszone, inclusief een Rosmalense Aa, in een ontwerp-tracébesluit.

In het vervolg van deze brief zal ik mijn afweging nader toelichten.

1. Eerdere besluitvorming (1997) en nieuwe trajectnota/MER

Van 1993-1996 is een trajectnota/MER-studie uitgevoerd naar de noodzaak en de mogelijkheden om de gesignaleerde en de te verwachten problemen op het gebied van bevaarbaarheid en bereikbaarheid van de Zuid-Willemsvaart in 's-Hertogenbosch, binnen de randvoorwaarden die de leefbaarheid stelt, op te lossen. Op basis van deze trajectnota is in juli 1997 door het kabinet een standpunt ingenomen voor een omlegging van de Zuid-Willemsvaart¹. Dit standpunt luidde als volgt: *"een omlegging, gecombineerd met aanvullende voorwaarden voor de regio: flankerende maatregelen om natte bedrijvigheid mogelijk te maken, een ecologische verbindingszone en het overnemen van het beheer en onderhoud van de huidige vaarweg tussen de Maas en Den Dungen door de gemeente 's-Hertogenbosch."*

In 1999 is, op voorstel van de regionale partijen, door de Ministers van V&W en VROM besloten om de omlegging van de Zuid-Willemsvaart op een op enkele punten afwijkend tracé uit te werken; de zogenaamde 'regiovariant'. Met het nieuwe tracé werd het voor de regio mogelijk om de randvoorwaarden van het kabinet te verwezenlijken. In essentie is sprake van een optimalisatie van het eerdere kabinetsstandpunt.

Aangezien een deel van het tracé van de regiovariant meer dan 100 meter afwijkt van de ligging van het omleggingstracé uit de Trajectnota/MER van 1996, bleek conform artikel 4 van de Tracéwet een uitwerking van de regiovariant in een aanvullende-Trajectnota/MER (a-tn/MER) en het opnieuw informeren van de Staten-Generaal noodzakelijk.

2. Adviezen en inspraakreacties

De a-tn/MER heeft van 18 mei t/m 12 juli 2004 ter inzage gelegen. In het standpunt wordt met deze inspraakresultaten en adviezen rekening gehouden.

Inspraak

Een meerderheid van de insprekers spreekt zich voor of neutraal uit over de regiovariant.

Commissie voor de milieueffectrapportage

De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in de MER aanwezig is. De Commissie kan zich vinden in het uitwerken van twee meest milieuvriendelijke alternatie-

¹ Brief TK 11 juli 1997, TK 25099, nr. 3



ven, omdat de beschouwde alternatieven en bijbehorende milieueffecten qua aard sterk verschillen. De Commissie beveelt verder aan:

- de transportgegevens te toetsen aan de meest recente gegevens en inzichten;
- ten behoeve van de standpuntbepaling een systematische beschouwing te geven over de mitigerende en compenserende maatregelen;
- de opties voor de ontwikkeling van een volwaardige ecologische verbinding en de standpunten hierover aan te geven;
- inzicht te geven ten aanzien van de doorsnijding van de vuilstort Koornwaard in het omleggingsalternatief;
- de randvoorwaarden aan te geven waarbinnen het initiatief moet worden gerealiseerd in termen van hinder tijdens de aanlegfase.

Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur

Tijdens de consultatieronde in 2004 zijn noch instemmende noch opponerende opmerkingen over de aanvullende Trajectnota/MER kenbaar gemaakt.

Wettelijke adviseurs

Volgens de wettelijk adviseurs zijn varianten, gekoppeld aan een omleggingsalternatief, die geen of weinig harde garanties bieden voor een volwaardige ecologische verbindingszone alsmede een groene geleidingszone, niet acceptabel als volwaardig alternatief. De realisering van een ecologische verbindingszone tussen het dal van de Dommel/Aa en het dal van de Maas is een zwaarwegende voorwaarde.

Betrokken bestuursorganen

De betrokken bestuursorganen spreken zich unaniem uit voor de regiovariant. Dit doen zij vanuit ecologisch, economisch en sociaal-cultureel perspectief en de mogelijkheden die de omlegging op deze aspecten biedt.

Waterbeheerders

In het kader van de watertoets spreken de betrokken waterbeheerders in het wateradvies hun voorkeur uit voor de regiovariant, mits hierbij de Rosmalense Aa wordt aangelegd.

Natuur en milieuorganisaties

De natuur en milieu organisaties wijzen elk omleggingsalternatief af op grond van kosten, ecologie, cultuur-historie, planologie en stedenbouwkundige overwegingen. De organisaties uiten hun bedenkingen bij de wijze waarop het voorliggend initiatief wordt gemitigeerd en gecompenseerd, in combinatie met de locatie en inrichting van de regionale ecologische verbindingszone.

3. Overwegingen

De volgende overwegingen, naast de inspraak en adviezen, liggen aan het standpunt ten grondslag.



Optimalisatie standpunt 1997

Met de ontwikkeling van vervoer over water, economische ontwikkeling van (nieuwe) nat- te bedrijvigheid, in combinatie met waarborging van het woon- en (leef)milieu in de zone tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen voldoet de regiovariant aan de projectdoelstelling. De nader onderzochte regiovariant biedt, in combinatie met een ecologische zone een goede aansluiting op de woon- en leefmilieudoelstellingen voor wat betreft geluidhinder, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

De regiovariant geeft op voorstel van de regio een verdere optimalisatie van het in 1997 door het kabinet aangewezen omleggingstracé, waar het gaat om natuur en ruimtelijke ordening. De meerkosten van deze verdere optimalisatie worden gedragen door de regio. Daarnaast biedt de omlegging een solide basis voor een ecologische verbindingzone tus- sen de stroomdalen van de Maas en Aa en biedt het mogelijkheden voor een evenwichtige inrichting van het snel verstedelijkende gebied tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen.

Verkeer en vervoersontwikkelingen

De in de a-tn/MER gehanteerde vervoersscenario's voor het autonome vervoer over water van en naar Veghel in 2020 en later zijn op basis van toetsing aan de laatste inzichten naar beneden bijgesteld. In combinatie met het renoveren van de sluizen tussen Veghel en Helmond zou het vervoersvolume echter kunnen stijgen ten opzichte van de huidige situa- tie en wel met ca. 4 miljoen ton in periode 2005-2055.

Economische perspectieven

De Zuid-Willemsvaart ontsluit de economische kerngebieden Zuidoost-Brabant en de A2- zone ('s-Hertogenbosch-Eindhoven-Helmond) voor vervoer over water. Deze economische kerngebieden maken deel uit van de nationale ruimtelijke hoofdstructuur. Het rijk voelt zich er medeverantwoordelijk voor dat deze kerngebieden economisch goed functioneren. De lasten daarvan manifesteren zich in de vorm van slechte bereikbaarheid en ruimtege- brek. De ruimtelijke en infrastructurele knelpunten op de as 's-Hertogenbosch-Eindhoven vragen bijzondere aandacht.

Luchtkwaliteit

In het kader van de aanvullende trajectnota/MER is een luchtkwaliteitsonderzoek uitge- voerd naar zowel de gevolgen voor de beïnvloeding van de plaatselijke luchtkwaliteit door het wegverkeer als door de scheepvaart. De grenswaarden voor NO₂ worden niet over- schreden.

De grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie fijn stof wordt in het gehele studie- gebied overschreden door een hoge achtergrondconcentratie. Door omlegging neemt de stagnatie van het verkeer in de stad maximaal af, aangezien er nog nauwelijks brugope- ningen nodig zijn. Door het vertrek van de scheepvaart uit de binnenstad wordt mogelijke een verbetering aan de plaatselijke luchtkwaliteit bereikt, aangezien de binnenvaartsche- pen om Den Bosch heen gaan. Of saldering een oplossing biedt zal in het OTB moeten worden uitgewerkt en gekwantificeerd.

Invulling aanvullende voorwaarden standpunt 1997

In de periode tussen 1999 en 2005 heeft, naast het werken aan de a-tn/MER, overleg plaatsgevonden tussen regionale besturen en de Ministeries van V&W, VROM en LNV,



inzake de in het standpunt van 1997 verwoorde aanvullende voorwaarden. De resultaten van deze overleggen zijn:

1. De Provincie Noord-Brabant en de gemeente 's-Hertogenbosch hebben de Minister van V&W op de hoogte gesteld van een nadere invulling en volledige financiering door de regionale partijen van een groene geleidingszone en ecologische verbindingzone inclusief een Rosmalense Aa. Het voorstel van deze regionale overheden voldoet aan de gestelde eisen van genoemde ministeries, en zal in de OTB-fase verder worden uitgewerkt;
2. De gemeente 's-Hertogenbosch heeft de bestemming 'watergebonden bedrijvigheid' van 10 ha. in de gemeentelijke plannen vastgelegd als toevoeging aan het bedrijventerrein De Brand, dat grenst aan de Zuid-Willemsvaart. De gemeente zal een actief vestigingsbeleid voeren voor nieuwe 'natte bedrijvigheid';
3. De gemeente 's-Hertogenbosch gaat akkoord met de overdracht van het bestaande kanaal door de stad. Hierdoor gaat het beheer van dit vaarwegtraject van Rijkswaterstaat over naar de gemeente 's-Hertogenbosch. De overeengekomen afkoopsom bedraagt €14 mln.

Bovenstaande zal in bestuurlijke afspraken tussen regio en Rijk worden vastgelegd. Daarbij zal ook worden hoe de compenserende/mitigerende eigenschappen van de ecologische verbindingzone inclusief de Rosmalense Aa en de in het kader van het OTB op te stellen natuurcompensatieplan elkaar aanvullen. Hierin moet een integrale aanpak van natuur- en stedelijke ontwikkeling, waarin het kanaal een rol speelt, centraal staan en kan wellicht een hoger milieurendement worden gehaald dan reeds nu voorzien.

Inbedding in vigerend rijks- en regionaal beleid

De Zuid-Willemsvaart en de ontwikkelingen hierop maken deel uit van het vigerende rijksbeleid, zoals vastgelegd in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte. De Zuid-Willemsvaart is een corridor die de regio Zuidoost-Brabant ontsluit. Met een omlegging tot klasse IV bij 's-Hertogenbosch, in combinatie met het MIT-project 'Vervanging sluizen 4, 5 en 6' tussen Veghel en Helmond, ontstaat een corridor die tot ver in de toekomst de goederenstromen over het water naar Zuidoost-Brabant kan opvangen.

Het beschikbaar maken van de Zuid-Willemsvaart van 's-Hertogenbosch tot Veghel voor klasse IV-vaart is een strategische investering om de belangrijkste Brabantse economische kerncentra te ontsluiten. Om dit te ondersteunen hebben zowel de provincie, betrokken gemeenten als het bedrijfsleven financiële bijdragen toegezegd aan beide projecten van in totaal € 84 mln, waarvan € 24 mln voor de omlegging en € 60 mln voor vervanging van de sluizen 4, 5 en 6.

Vuilstort Koornwaard

In het standpunt uit 1997 is de mogelijkheid voor een andere tracering in de ernstig vervuilde Koornwaard open gelaten. Uit het in het standpunt aangekondigde onderzoek is gebleken dat het verder in oostelijke richting opschuiven van het omleggingstracé (zoals opgenomen in de regiovariant), gedeeltelijk door een licht vervuild gedeelte van de vuilstort, technisch mogelijk is. Op deze wijze wordt het ecologisch waardevolle gebied van de Koornwaard verder gespaard en wordt voorkomen dat de ernstige chemische verontreiniging



ging van de vuilstort zich verder zal verspreiden. In januari 2005 is een Wet Bodembescherming (Wbb)-beschikking Ernst en Urgentie aangevraagd bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat en afgegeven. Binnen vier jaar moet met de sanering begonnen zijn. In 2005 wordt een nader saneringsonderzoek (variantenstudie) afgerond. Voor de sanering met IBC-maatregelen (Isoferen, Beheersen, Controleren) is een bedrag gereserveerd van € 10 mln, gebaseerd op de destijds door de provincie gekozen saneringsvariant. Sanering van de voormalige vuilstort is opgenomen in het Saneringsprogramma Rijkswateren voor uitvoering in de periode 2007/2008.

Financiën en mogelijkheden PPS

De kosten van uitvoering van de regiovariant worden geraamd op € 267 mln (prijspeil 2005). Na bepaling van het standpunt in 1997 is in het Meerjarig Infrastructuur Fonds (MIT) een budget gereserveerd voor projectuitvoeringskosten van € 260, inclusief een herstart en afronding van het gedeelte tussen Den Dungen en Veghel (kosten € 17 mln). De bijdrage van de regio bedraagt € 24 mln voor de kosten van de voorgestelde tracéverschuiving. Het totaal beschikbare bedrag van € 284 mln is voldoende om het kanaal tussen de Maas en Veghel op klasse IV te brengen (omlegging + afbouw van het resterende gedeelte tussen Den Dungen en Veghel).

Er wordt geen aanspraak gemaakt op extra begrotingsmiddelen, naast de reeds in het MIT gereserveerde budgetten. Daarnaast draagt de regio zelf zorg voor de financiering en aanleg van de ecologische verbingszone van voldoende omvang en kwaliteit.

Prijspeil 2005	Kosten*	Dekking vanuit MIT	Dekking vanuit regio
Regiovariant	267	243	24
Herstart Den Dungen-Veghel	17	17	-
TOTAAL	284	260	24

* ex. Engineeringkosten RWS, incl. BTW, ex kosten ecozone (financiële verantwoordelijkheid regio)

Tijdens de nadere uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit zullen nadrukkelijk de mogelijkheden voor PPS en betrokkenheid van de markt via innovatieve aanbestedingscontracten nader worden onderzocht.

Kosten en baten

Hoewel in 1997 geen volwaardige kosten-baten analyse is uitgevoerd is wel onderzoek gedaan naar de kostendekkingsgraad van de investering. Hieruit kwam naar voren dat de omlegging een dekkingsgraad kende tussen de 41 % en 111 %, afhankelijk van het vervoersscenario.

Gezien de vervoersontwikkelingen over het water en ontwikkelingen op het gebied van het berekenen en beoordelen van kosten en baten van investeringen in de infrastructuur (OEI-systematiek) sinds 1997 is recent een nieuwe (beperkte) kosten en baten analyse uitgevoerd. Hoofdc conclusie van deze (beperkte) kosten-baten analyse is dat de verwachte vervoersvolumes naar beneden moeten worden bijgesteld en de indicatieve economische



kosten-baten verhouding van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart, volgens de huidige inzichten en rekenwijze, een indicatieve dekkingsgraad kent tussen de 32% en 61%.

Het CPB heeft de (beperkte) kosten en baten analyse beoordeeld en constateert dat de aannames qua naar beneden bijgestelde vervoersstromen plausibel zijn en de toegepaste methodiek correct. Het CPB merkt op dat het de vraag is of de realisering van het project omvangrijke extra effecten voor de regionale economie met zich meebrengt. Wat volgens het CPB wel een belangrijke niet gewaardeerde baat kan zijn is het positief ruimtelijk effect voor het centrum van 's-Hertogenbosch dat de omlegging met zich mee zou brengen.

4. Nader uit te werken in Ontwerp-Tracébesluit

In het ontwerp zijn reeds compenserende en mitigerende maatregelen opgenomen. Daar waar noodzakelijk zullen de in de a-tn/MER aangekondigde nadere specifieke onderzoeken op het gebied van water, lucht en hinder tijdens de aanlegfase worden uitgevoerd tijdens de OTB-fase. Zo zal in het OTB moeten worden aangetoond of wordt voldaan aan de dan vigerende regelgeving voor luchtkwaliteit met behulp van een kwantitatief onderzoek. De resultaten zullen gelijk met het OTB ter inzage worden gelegd, evenals eventuele aanvullende mitigerende en compenserende maatregelen, voor zover deze niet reeds in het ontwerp van het tracé zijn meegenomen.

5. Verdere procedure

In dit standpunt wordt besloten tot een omlegging van de Zuid-Willemsvaart conform de regiovariant met een ecologische verbindingszone, inclusief een Rosmalense Aa. Dit alternatief zal in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) nader worden uitgewerkt. Dit OTB zal, gelet op artikel 11.1 van de Tracéwet, binnen zes maanden na dagtekening van deze brief ter inzage worden gelegd. Hiertoe zullen één of meerdere voorlichtingsavonden worden georganiseerd. De inspraak en adviezen kunnen eventueel leiden tot wijziging van het OTB, waarna ik samen met de minister van VROM een definitief Tracé-besluit (TB) zal nemen.

Door middel van een afschrift van deze brief zal ik Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant, de betrokken gemeentebesturen en het waterschap, alsmede het OVI, de Commissie voor de m.e.r. en de insprekers in kennis stellen van dit standpunt.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs

Bijlage E Kaart zoekgebieden natuurcompensatie

.....

OTB ZUID WILLEMSVAART
ZOEKGEBIEDEN NATUUR-
COMPENSATIE- EN MITIGATIE

- regenda
- zoekgebied voor compensatie of mitigatie
 - voorlopig ontwerp Rosmalense Aa
 - regiovariant kanaalomleiding
 - natte ecologische verbindingszone (EVZ)
 - groene hoofdstructuur (GHS)
 - overige natuur



