

Verbreding Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
en de aanvulling daarop**

1 oktober 2008 / rapportnummer 2101-45

1. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP

Aanleiding en voorgeschiedenis

Rijkswaterstaat Maaswerken heeft het voornemen om het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo (een traject van ruim 9 kilometer) te verbreden, zodat dit traject geschikt wordt voor scheepvaartklasse Vb met een diepgang tot 3,5 meter. De verbreding van het Julianakanaal vormt een onderdeel van het project Zandmaas/Maasroute, waarover in 2002 een Tracébesluit is genomen. De Raad van State heeft echter in 2003 het onderdeel “westelijke verbreding van het Julianakanaal” vernietigd, omdat de keuze voor een westelijke verbreding onvoldoende was onderbouwd.¹

Als gevolg van de uitspraak van de Raad van State is voor de verbreding van het Julianakanaal een nieuw Tracébesluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat noodzakelijk. Om een voldoende afgewogen besluit te kunnen nemen is specifiek voor dit onderdeel van het project een “aanvulling op de Trajectnota/MER” (verder in dit advies “het MER” genoemd) opgesteld.²

Oordeel

Bij de toetsing van het MER miste de Commissie essentiële informatie over de doelstelling van het voornemen, het meest milieuvriendelijk alternatief en de vergelijking van alternatieven. Op 5 september 2008 heeft de Commissie een “aangepast MER Verbreding Julianakanaal” ontvangen.³

Uit het aangepast MER blijkt onder andere dat:

- het verkeersmanagementalternatief kan worden beschouwd als het meest milieuvriendelijk alternatief;
- het oost-alternatief niet realistisch is vanwege de negatieve gevolgen voor het Natura 2000-gebied Bunder en Elslooërbos.

De Commissie is van oordeel dat **de essentiële informatie voor de besluitvorming in het aangepaste MER aanwezig is.**⁴ Het MER is goed leesbaar, gestructureerd en voorzien van overzichtelijke tabellen en kaartmateriaal.

In hoofdstuk 2 wordt nader toegelicht welke essentiële informatie volgens de Commissie in het MER ontbrak, hoe daarmee in het aangepaste MER is omgegaan en welke kanttekeningen de Commissie daarbij heeft. In hoofdstuk 3 staan enkele overige opmerkingen en aanbevelingen voor het vervolg.

¹ Uitspraak Raad van State 200201802/1/RI, d.d. 9 juli 2003.

² In bijlage 1 zijn nadere projectgegevens en bijzonderheden opgenomen en in bijlage 2 een lijst van inspraakreacties en adviezen.

³ Op 2 juli 2008 heeft over de tekortkomingen een gesprek plaatsgevonden tussen de Commissie en vertegenwoordigers van het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Naar aanleiding van dit gesprek is besloten een aanvulling op het MER op te stellen en is de Commissie gevraagd de advisering over het MER uit te stellen.

⁴ Dit advies bevat een oordeel van de Commissie over het “aangepast MER”. Het aangepast MER heeft niet ter inzage gelegen. De Commissie beveelt aan om dit aangepast MER bij de eerstvolgende mogelijkheid openbaar te maken.

2. TOELICHTING OP HET OORDEEL

2.1 Toetsing aan de doelstelling

MER

De Commissie constateerde dat de alternatieven in het MER niet of nauwelijks worden getoetst aan het doelbereik. Dit volgt uit de keuze van de toetsingscriteria. De scheepvaartcriteria vlotheid en toekomstvastheid spelen nauwelijks een rol in de afweging en geven geen inzicht in het doelbereik.⁵ De transportcapaciteit van de vaarweg komt in het MER niet tot uitdrukking. Het gevolg hiervan is dat alle alternatieven slechter scoren dan het nulalternatief, ook op het thema scheepvaart. Verder blijkt uit het Ontwerp Tracébesluit dat het verkeersmanagement alternatief als voorkeursalternatief wordt aange-merkt. Dit is opmerkelijk en verdient een nadere onderbouwing. Dit alternatief scoort op het thema scheepvaart namelijk slechter dan de andere alternatieven.

Aangepast MER

In het aangepaste MER is meer informatie opgenomen over het doelbereik van het voornemen. Hoewel in de tekst en tabellen geen vergelijking van de alternatieven op doelbereik terug te vinden is, is uit de toegevoegde informatie wel af te leiden dat het nulalternatief niet aan de doelstelling van het voornemen voldoet en daarmee slechts als referentiealternatief fungeert.

2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

MER

Voor het meest milieuvriendelijk alternatief (mma) werd in het MER verwezen naar het MER Zandmaas/Maasroute. Dat is niet bevorderlijk voor de zelfstandige leesbaarheid van het MER.⁶

Verder was de Commissie van oordeel dat in het MER onvoldoende is gemotiveerd dat het “oude mma” (waarvan aanpassing van het Julianakanaal slechts een onderdeel is) dienst kan doen als mma in het MER Julianakanaal. Het oude mma is niet vergeleken met de nieuwe alternatieven voor het Julianakanaal.

Aangepast MER

In het aangepaste MER is het onderdeel Julianakanaal van het “oude mma” uit het MER Zandmaas/Maasroute (in het aangepaste MER “damwandalternatief” genoemd) alsnog vergeleken met de andere alternatieven.⁷ Uit deze vergelijking wordt geconcludeerd dat het verkeersmanagementalternatief het

⁵ De criteria vlotheid en toekomstvastheid lijken niet onafhankelijk van elkaar te zijn. Bij vlotheid wordt gekeken naar passeertijd en bij toekomstvastheid naar wachttijden. De passeertijden en wachttijden overlappen. Toekomstvastheid wordt voor een groot deel bepaald door de bocht bij Elsloo. Voor elk alternatief worden bij deze bocht dezelfde maatregelen genomen. Dit criterium is daarmee niet onderscheidend en dus weinig zinvol.

⁶ Voorts is het verwijzen naar contacten met “de Commissie m.e.r.” als argument om geen mma in een MER aan de orde te laten komen geen correcte werkwijze. Tijdens het gesprek op 2 juli jl. is gebleken dat deze passage onjuist is en abusievelijk in het MER is opgenomen, hetgeen door de vertegenwoordigers van het bevoegd gezag en de initiatiefnemer betreurd wordt.

⁷ In de samenvatting van het aangepaste MER is een passage opgenomen waarin gesteld wordt dat in dit MER geen meest milieuvriendelijk alternatief is uitgewerkt, omdat het oorspronkelijke MMA in de Trajectnota/MER Zandmaas/Maasroute ook van toepassing is op het Julianakanaal. De Commissie gaat er van uit dat deze passage abusievelijk is blijven staan, aangezien in het vervolg wel een meest milieuvriendelijk alternatief is uitgewerkt.

meest milieuvriendelijk alternatief voor de verbreding van het Julianakanaal is. De Commissie kan deze conclusie onderschrijven.

2.3 Waardering milieueffecten en vergelijking van alternatieven

2.3.1 **Natuur**

MER

De verschillende natuuraspecten zijn in het MER kort maar afdoende beschreven en voorzien van duidelijke kaartjes. Bij de effectbeoordeling wordt echter relatief weinig waarde gehecht aan de effecten op het Natura 2000-gebied Bunder en Elslooërbos. Een alternatief met significant negatieve gevolgen voor Natura 2000-gebieden is alleen bespreekbaar bij ontstentenis van alternatieven die deze gevolgen niet hebben. Dat komt in het MER niet tot uitdrukking.

Aangepast MER

In het aangepast MER is de waardering van de effecten op het Natura 2000-gebied aangepast. Daaruit wordt in het aangepast MER geconcludeerd dat het Oost-alternatief niet realistisch is vanwege de negatieve gevolgen voor het Natura 2000-gebied.

2.3.2 **Woon- en leefmilieu**

MER

Bij een aantal aspecten is in het MER niet duidelijk gemaakt hoe de milieubelasting is bepaald en/of waarop de waardering van de milieubelasting is gebaseerd:

- De waardering 'neutraal', 'matig negatief' en 'negatief' bij hindermensdagen is nauwelijks gemotiveerd.
- Er is niet ingegaan op de geluidsbelasting in het buitengebied.
- Een toename van het aantal schepen met 11% wordt vanwege geluid (dit betekent een toename van 0,4 dB(A)) matig negatief beoordeeld, terwijl deze geluidstoename voor de mens niet waarneembaar is.
- Het is onduidelijk waarom het overschrijden van de norm voor het plaatsgebonden risico als matig negatief wordt beoordeeld.

Aangepast MER

In het aangepast MER is de waardering van de effecten op de woon- en leefomgeving op een aantal punten nader onderbouwd. De waarderingssystematiek voor het bepalen van de hinder na uitvoering is ook in het aangepaste MER niet helder. Naar het oordeel van de Commissie wordt de werkelijke hinder ten gevolge van de scheepvaart overschat. Een toename van 2 dB⁸ leidt niet tot een toename van de hinderbeleving. Deze kanttekening heeft geen consequenties voor de onderlinge afweging tussen de alternatieven.

⁸ Deze toename is waarschijnlijk al een overschatting van de werkelijke effecten, doordat:

- aan een binnenvaartschip een zeer hoog bronvermogen wordt toegekend;
- uitgegaan wordt van een hoge vaarsnelheid;
- uitgegaan wordt van een pessimistische aanname ten aanzien van de ontwikkeling van geluidbewust ontwerp van scheepsmotoren.

2.3.3 Overige opmerkingen over de waardering van milieueffecten

MER

Omdat de onderhavige m.e.r.-procedure een aanvulling is op de m.e.r.-procedure voor de Zandmaas/Maasroute is voor de vergelijking van alternatieven gebruik gemaakt van dezelfde criteria en hetzelfde detailniveau als in het oorspronkelijke MER. Er wordt hierdoor in het MER echter weinig locatie-specifieke informatie gegeven over de milieubelasting. Zo blijft bijvoorbeeld onduidelijk hoe groot de geluidsbelasting op een specifieke locatie wordt en hoeveel overlast tijdens de realisatie wordt ervaren (trillingen en bouwverkeer). De Commissie plaatst verder de volgende kanttekeningen:

- Nuances in de milieueffecten komen niet in de scores tot uitdrukking. Een verhoging van de grondwaterstand leidt op sommige plaatsen (verdrugingsgevoelige gebieden) tot een positief effect op de natuur, maar kan op een andere plaats tot negatieve effecten leiden.
- De ondergrens voor de waardering van waterstandverhogende effecten is erg laag. Een verhoging van maximaal 5 mm is naar het oordeel van de Commissie niet significant en valt binnen de rekenmarge van het rekenmodel.
- Voor de aspecten landschap en cultuurhistorie is een uitgebreide waarderingssystematiek ontwikkeld. Het resultaat daarvan is een kwantitatieve waardering die een grote mate van nauwkeurigheid suggereert. Hoewel dit naar het oordeel van de Commissie niet leidt tot onjuiste conclusies, is een nuancering van de kwantitatieve uitkomsten op zijn plaats.

Aangepast MER

In het aangepaste MER is een betere nuancering opgenomen van de scores in de tabellen. Verder is meer gedetailleerde en locatiespecifieke informatie opgenomen in de tekst en in de achtergrondrapportages. Overigens heeft het bovenstaande geen invloed op de onderlinge vergelijking van de alternatieven.

3. OVERIGE OPMERKINGEN OVER HET MER

De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

Scheepvaart

De tekeningen in het MER lijken meer ruimte voor verbreding in de bocht bij Elsloo aan te geven dan de tekst suggereert. De randvoorwaarden voor de bochtverbreding en de afwegingen die daarbij een rol spelen komen onvoldoende in het MER naar voren.

Het vergroten van de nautische veiligheid is onderdeel van de doelstelling. Toch speelt de nautische veiligheid geen rol in de alternatievenafweging, met als argument dat dit een randvoorwaarde voor alle alternatieven is. Dit wil echter niet zeggen dat de nautische veiligheid voor alle alternatieven gelijk is. De Commissie verwacht dat het verkeersmanagement alternatief op dit aspect waarschijnlijk slechter zal scoren dan de andere alternatieven.⁹ Een verkeersbegeleidingssysteem zou de veiligheid van het verkeersmanagement alternatief kunnen verbeteren. Hoewel in het aangepaste MER meer is ingegaan op

⁹ Uit inspraakreacties 2, 3, 38, 40, 41, 42 en 43 (zie bijlage 2) blijkt dat er zorgen zijn over de veiligheid bij een keuze voor het verkeersmanagement alternatief.

de verkeersmanagementmaatregelen is de Commissie van oordeel dat in het vervoltraject meer inzicht moet worden geboden in de te nemen maatregelen.

- De Commissie adviseert om in het Tracébesluit expliciet aan te geven welke verkeersbegeleidende maatregelen zullen worden genomen.

Bodem en water

In het MER wordt gesteld dat het voornemen geen invloed heeft op de grondwaterhuishouding, omdat het kanaal in een waterdichte bak ligt. Uit het deelonderzoek bodem en water maakt de Commissie echter op dat het Julianakanaal over de gehele lengte circa 1 m³/s water verliest naar het grondwater. Dit wordt in het deelonderzoek als niet significant beschouwd. De Commissie deelt deze conclusie niet.¹⁰ Bovendien moet rekening worden gehouden met de aanwezigheid van beter doorlatende delen in de kanaalbodem en eventuele lekkages bij de aansluiting tussen de oude en de nieuwe kanaalbodem.

- De Commissie adviseert de lekkage van water vanuit het kanaal naar het grondwater te monitoren.

Op een aantal plaatsen in het MER wordt ingegaan op de af te voeren hoeveelheden grond. De Commissie constateert dat de af te voeren hoeveelheid tengevolge van dijkverlaging waarschijnlijk wordt overschat¹¹ en dat geen rekening wordt gehouden met te verwijderen grond in verband met het aanbrengen van een kleidek op de kanaalbodem.

- De Commissie adviseert om de bovengenoemde hoeveelheden in het vervoltraject opnieuw te berekenen.

¹⁰ Volgens deze gegevens zou de jaarlijkse lekkage op het traject Limmel-Elsloo bijna 10 miljoen m³ zijn, vergelijkbaar met de winning van een relatief groot grondwaterpompstation.

¹¹ Volgens het MER gaat het om 1 miljoen m³ grond, maar dit betreft de gehele lengte van het kanaal (37 km), terwijl het in het MER beschouwde traject ca. 10 km lang is.

BIJLAGE 1: Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat Maaswerken

Bevoegd gezag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Besluit: Tracébesluit

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C03.2

Activiteit: Verbreding van het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo (km 2.900 tot 12.000) tot een Vb-vaarweg met een diepgang tot 3,5 meter.

Betrokken documenten:

- MER Verbreding Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo, Zandmaas/Maasroute, Aanvulling op de trajectnota/MER, Rijkswaterstaat Maaswerken, december 2007;
- MER Verbreding Julianakanaal, deelrapporten:
 - deelonderzoek bodem en water, 6 februari 2007
 - deelonderzoek landschap en cultuurhistorie, 17 februari 2005
 - deelonderzoek natuur, maart 2005
 - deelonderzoek rivierkunde, 6 maart 2006
 - deelonderzoek ruimtegebruik, 6 februari 2007
 - deelonderzoek scheepvaart, augustus 2007
 - deelonderzoek woon- en leefmilieu, 4 juli 2007
- Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute – aanvulling III, Rijkswaterstaat Maaswerken, maart 2008;
- Aangepast MER verbreding Julianakanaal, Rijkswaterstaat Maaswerken, 3 september 2008.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. Een overzicht van de ontvangen inspraakreacties en adviezen is opgenomen in bijlage 2.

Procedurele gegevens:

kennisgeving MER in de Staatscourant: 18 april 2008

aanvraag toetsingsadvies: 17 april 2008

ter inzage legging MER: 21 april 2008 tot 2 juni 2008

aanvulling op het MER: 5 september 2008

toetsingsadvies over het MER en de aanvulling daarop uitgebracht: 1 oktober 2008

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de (vooraf) gestelde eisen. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de eventuele tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij de besluitvorming. Is dat naar haar mening niet het geval dan signaleert de Commissie dat er sprake is van een zogenoemde 'essentiële tekortkoming'. De Commissie adviseert dan dat die informatie alsnog beschikbaar komt, alvorens het besluit wordt genomen. Overige tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het be-

voegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. W. van Duijvenbooden
ir. C. van der Giessen
drs. S.R.J. Jansen
ing. R.P.M. Jansen
drs. P.J. Jongejans (werkgroepsecretaris)
ir. N.G. Ketting (voorzitter)

BIJLAGE 2: Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. Dorpsraad Itteren, Maastricht
2. J.H. de Haan, m/s Beata, Maasbracht
3. Centraal Overleg Vaarwegen, Rotterdam
4. L. Severens-Lummen, Geulle
5. E.J.M. Claessen, Elsloo
6. J. Claessen, Stein
7. C.L.M. Maas-Claassen, Geulle
8. Stichting Leefbaar Geulle a/d Maas, Geulle
9. College van B&W gemeente Meerssen, Meerssen
10. Familie Geraets, Geulle
11. M.B.M. Killaars, namens Hengelsportfederatie Limburg en de Visstandbeheercommissie VBC-Zandmaas, Roermond
12. A.J. Tonino, Geulle
13. Buurtvereniging Voulwames, Bunde
14. M.H. Hoefkens, Geulle
15. M. Valkema, Rotterdam
16. F. Ottens, Maasbracht
17. K. Draaijers Melishoek, namens v.o.f. Draaijers-Melishoek m/s Pax, Ten Boer
18. B. Volker-Knol, Maasbracht
19. C. Willemsen, Geulle
20. A. Schreuder, Maasbracht
21. G.A.M. de Rouw, Geulle
22. C.H.B. Stüssgen, Geulle
23. J.P.M. Smeets, Geulle
24. A. Booy, Geulle
25. H. van Sandijk, namens v.o.f. Scheepvaartbedrijf Sanvri, Maasbracht
26. D.C. Hovestadt, namens v.o.f. Scheepvaartbedrijf Di-Jo, Werkendam
27. J.M. Tabbers, namens v.o.f. Tabbers-Hovestadt, Sprang-Capelle
28. J. Verdonk, Maasbracht
29. Y. Dohmen, Geulle
30. M.A. Seine, namens Schipper, Maasbracht
31. V.o.f. Timmer, Maasbracht
32. Consortium Grensmaas b.v., Born
33. H. Pluis, Geulle
34. M. Petit, Geulle
35. L.G.M. Geijghton, Geulle
36. T.H.M. Widdershoven, Geulle
37. Familie Colombara Mario, Geulle
38. J.B.A. Janssen, namens v.o.f. m/s Metanoia, Nijmegen
39. M.F.J. Tullemans, Maasbracht
40. T.W. Geneugelijk, Krimpen
41. N.M. van Lent, namens v.o.f. Watertransport Maja, Maasbracht
42. N.L.S.M. Evens, namens Evens Scheepvaart, Linne
43. J.L.H.A.M. Evens, Echt
44. Danser, Zaandam

**Toetsingsadvies over het milieueffectrapport
Verbreding Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo en de aanvulling
daarop**

Rijkswaterstaat Maaswerken heeft het voornemen om het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo te verbreden. De Raad van State heeft in 2003 het onderdeel "westelijke verbreding van het Julianakanaal" vernietigd, omdat de keuze voor een westelijke verbreding onvoldoende was onderbouwd. Als gevolg hiervan is voor de verbreding van het Julianakanaal een nieuw Tracébesluit noodzakelijk.

ISBN: 978-90-421-2442-4