

Opwaardering van het Wilhelminakanaal van sluis II tot de Dongenseweg

Startnotitie m.e.r.

projectnr. 196466
versie 1.0 definitief
februari 2009

Opdrachtgevers

Gemeente Tilburg
Postbus 90155
5000 LH Tilburg

Provincie Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Rijkswaterstaat Noord-Brabant
Postbus 90157
5200 MJ Den Bosch

datum vrijgave

20-02-09

beschrijving versie

1.0 definitief

goedkeuring

drs. B van Dijck

vrijgave

ir. H.A.M. van de Wetering

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding en voorgeschiedenis	3
1.2	M.e.r.-procedure	4
1.3	Leeswijzer	8
2	Probleemstelling en doel	9
2.1	Probleemstelling en doel opwaardering Wilhelminakanaal	9
2.2	Doelen van de m.e.r.	10
3	Achtergrond van het voornemen tot opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg	13
4	Beleid en besluiten	17
4.1	Beleidskader, wet- en regelgeving	17
4.2	Ruimtelijk beleid	18
4.3	Te nemen besluiten	21
5	Voorgenomen activiteit	23
5.1	Opwaardering van het Wilhelminakanaal fase 1	23
5.2	Eén alternatief	24
5.3	Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)	25
5.4	Referentiesituatie	25
6	Effecten	27
6.1	Effectbeschrijving	27
6.2	Huidige situatie en autonome ontwikkeling	28
6.3	Scheepvaartverkeer	30
6.4	Ruimtegebruik	30
6.5	Landschap	30
6.6	Bodem	31
6.7	Water	31
6.8	Natuur	31
6.9	Archeologie	32
6.10	Cultuurhistorie	32
6.11	Explosieven	32
6.12	Geluid	32
6.13	Luchtkwaliteit	33
6.14	Externe veiligheid	33
6.15	Overige hinderaspecten	33
6.16	Hinder bij de realisatie	33
	Literatuurverwijzingen	
	Begrippen en afkortingen	
Bijlage 1	Nadere toelichting op m.e.r.-procedure	



1 Inleiding

1.1 Aanleiding en voorgeschiedenis

Aanleiding

Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant, de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant zijn voornemens om het gedeelte van het Wilhelminakanaal vanaf de instroom van de Donge, nabij sluis II, (km 16.1) tot de Dongenseweg (km 21.4), ter hoogte van Tilburg, op te waarden tot een klasse IV vaarweg (figuur 1.1 en 1.2).

Deze partijen hebben hierover op 7 november 2007 een bestuursovereenkomst getekend. Bestuurlijk is vastgelegd dat de zogenaamde 'Visievariant' wordt uitgewerkt; het Wilhelminakanaal wordt tussen de instroom van de Donge, nabij sluis II, en de Dongenseweg verbreed en verdiept. Ten noorden van sluis III komt een nieuwe sluis, het waterpeil wordt verlaagd en sluis II vervalt. Deze Visievariant is beschreven in de Provinciale visie Brabantse Kanalen 2004-2050.

Het Wilhelminakanaal

Het Wilhelminakanaal is 68 kilometer lang. Het kanaal loopt van de rivier de Amer bij Geertruidenberg tot de Zuid-Willemsvaart bij Laarbeek en verbindt Tilburg en Eindhoven met de Maas. Deze waterweg verbindt Tilburg met Rotterdam en de Maasvlakte. Bij Tilburg is de gemiddelde diepte van het kanaal 2,30 meter, de breedte 25 tot 30 meter. De maximale scheepslengte op het kanaal is 55 meter (en 6,6 meter breedte). Het kanaal is hier geschikt voor schepen in de klasse II (tot 550 ton laadvermogen). Vanaf Tilburg richting de Amer is het kanaal bevaarbaar door klasse IV schepen.

In deze startnotitie m.e.r. wordt voor de locatie 'instroom van de Donge, nabij sluis II' de beschrijving 'vanaf sluis II' gebruikt.

De opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg is niet mogelijk binnen het vigerende bestemmingsplan. Er moet een nieuw bestemmingsplan opgesteld worden. Gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure vindt een m.e.r.-procedure plaats. Dit document, de startnotitie m.e.r., is de formele start van de m.e.r.-procedure. De startnotitie beschrijft in het kort het voornemen (probleemstelling, doel en achtergrond), de m.e.r.-procedure, relevant beleid, het te onderzoeken alternatief en de te onderzoeken milieueffecten.

Voorgeschiedenis

In de periode 1998-2000 is een (vrijwillige) milieueffectrapportage voor het gehele Tilburgse deel van het Wilhelminakanaal uitgevoerd, waarbij verschillende onderzoeken naar de effecten van de vaarwegverandering zijn uitgevoerd. In oktober 2000 heeft de Commissie-m.e.r. (Cie-m.e.r.) positief geadviseerd over het MER ten behoeve van de verruiming van het gehele kanaal. Wel is gevraagd de geohydrologische effecten van dat voornemen verder uit te werken. Destijds is geen ruimtelijk besluit genomen en is geen uitvoering gegeven aan de plannen. Er was onvoldoende financiële draagkracht voor het opwaarderen van het kanaal tot aan de insteekhaven bij Loven. Tussen 2000 en 2007 zijn studies uitgevoerd om het Wilhelminakanaal op te waarderen, zonder het beschikbare budget te overschrijden.

In 2007 is in een bestuursovereenkomst vastgelegd dat de zogenaamde 'Visievariant', geformuleerd in 2005, wordt uitgevoerd. Deze variant, ook wel fase 1 genoemd, betreft het deel van het Wilhelminakanaal tussen sluis II en de Dongenseweg (ten oosten van sluis III). Voor dit ontwerp is inmiddels bestuurlijk, financieel en inhoudelijk draagkracht. Met de bestuursovereenkomst is een nieuwe start gemaakt met het project en is een gezamenlijk projectteam gevormd bestaande uit Rijkswaterstaat, de gemeente Tilburg en de provincie Noord-Brabant. De Visievariant is uitgewerkt in hoofdstuk 5.

In 2008 is het advies van de Cie-m.e.r. opgepakt. Er is een geohydrologisch onderzoek opgestart naar de effecten van de Visievariant.

Het MER uit 2000 is inmiddels verouderd en niet meer geschikt voor besluitvorming, zodoende is een nieuwe m.e.r.-procedure met een nieuw MER rapport noodzakelijk.

1.2 M.e.r.-procedure

1.2.1 M.e.r.-(beoordelings)plicht

De voorgenomen activiteit is m.e.r.-beoordelingsplichtig. De initiatiefnemers hebben ervoor gekozen om direct een m.e.r. te doorlopen. Dit om volledig en transparant de effecten van de opwaardering van het Wilhelminakanaal te onderzoeken.

Wijziging of uitbreiding van een waterweg (niet zijnde een hoofdwaterweg) is m.e.r.-beoordelingsplichtig indien het een waterweg betreft die bevaren kan worden door schepen met een laadvermogen van 900 ton of meer. Het Wilhelminakanaal kan na opwaardering bevaren worden door schepen met een laadvermogen van meer dan 900 ton. De m.e.r.-beoordelingsplicht houdt in dat het bevoegd gezag besluit of een m.e.r. noodzakelijk is.

Van een m.e.r.-plicht is bij een wijziging of uitbreiding van een waterweg sprake indien het een structurele verdieping van de hoofdvaarweg met meer dan 5 miljoen m³ grondverzet betreft. Dit laatste is niet het geval.

De m.e.r.- procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke besluit dat concreet de realisatie van de m.e.r.-(beoordeling)plichtige activiteit, in dit geval de opwaardering van het Wilhelminakanaal, mogelijk maakt. In dit geval betreft dit het bestemmingsplan.

De m.e.r. dient om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. In het milieueffectrapport worden onder andere het doel van de voorgenomen activiteit, de alternatieven, de uitvoering en de milieueffecten in beeld gebracht.

1.2.2 *Initiatiefnemer en bevoegd gezag*

In de m.e.r.-procedure treedt als initiatiefnemer op:

- Rijkswaterstaat Noord-Brabant.

Het bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure is:

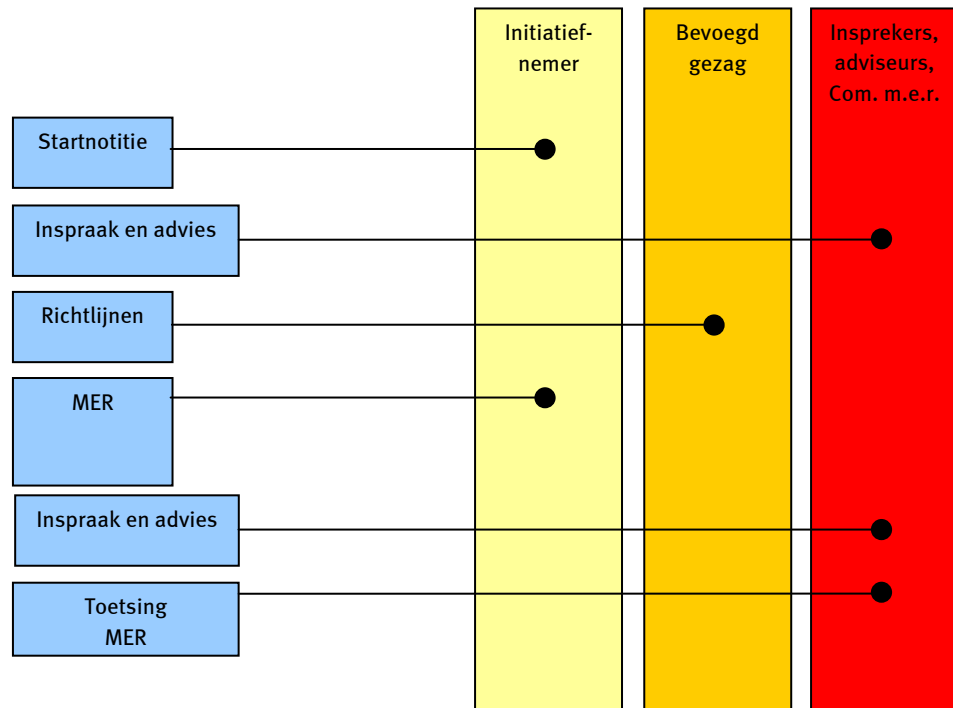
- Gemeente Tilburg.

1.2.3 *Procedure*

De m.e.r.-procedure bestaat uit de volgende stappen:

- Het opstellen en publiceren van de startnotitie, ter aankondiging van de voorgenomen activiteit en de werkwijze waarop de effecten van de voorgenomen activiteit worden onderzocht;
- Het ter inzage leggen van de startnotitie;
Om derden de mogelijkheid te geven vragen te stellen over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek en zo richting te geven aan het onderzoek;
- Het advies vragen aan de commissie m.e.r. en andere adviseurs over de aanpak van het m.e.r.-onderzoek (de advies-richtlijnen);
- Het vaststellen van de richtlijnen door het bevoegd gezag;
- Het opstellen van het milieueffectrapport (MER). In het MER wordt onderzocht welke mogelijkheden (alternatieven) er zijn voor de opwaardering van het Wilhelminakanaal. Er wordt onderzocht welke effecten de opwaardering van het Wilhelminakanaal op het milieu heeft en welke mogelijke maatregelen er zijn om de negatieve effecten te beperken;
- De aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag;
- Het ter inzage leggen van het MER, om derden de mogelijkheid te geven het MER inhoudelijk te toetsen;
- Het laten toetsen van het MER door de commissie m.e.r.: de kwaliteitsborging door onafhankelijke specialisten.

In figuur 1.3 is de m.e.r.-procedure geschematiseerd weergegeven. Per stap is aangegeven welke partij leidend is.



Figuur 1.3 De stappen in de m.e.r.-procedure

In bijlage 1 is een uitgebreide beschrijving van de m.e.r.-procedure opgenomen.

1.2.4 *Startnotitie en richtlijnen*

Met deze startnotitie m.e.r. opwaardering Wilhelminakanaal Tilburg start de m.e.r.-procedure. In de startnotitie is aangegeven wat de voorgenomen activiteit is en wat de achterliggende doelen zijn. Tevens is aangegeven welke alternatieven en milieuonderwerpen volgens de inschatting van de initiatiefnemers moeten worden onderzocht in het milieueffectrapport en op welke manier het effectonderzoek plaatsvindt. Een ieder kan op deze startnotitie reageren. Hierop wordt in paragraaf 1.2.5 nader ingegaan.

Op basis van de startnotitie m.e.r., de ingekomen adviezen en de resultaten van de inspraak op de startnotitie adviseert de Commissie-m.e.r. over de inhoud van de richtlijnen. Op grond van het advies voor richtlijnen worden door het bevoegd gezag, de raad van de gemeente Tilburg, de definitieve richtlijnen opgesteld en vastgesteld. In de richtlijnen wordt bepaald waaraan het milieueffectrapport (MER) zal moeten voldoen.

Terminologie

Met de afkorting **m.e.r** bedoelen we de gehele procedure van de milieueffectrapportage, zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer.

Met **MER** bedoelen we het uiteindelijke milieueffectrapport waarin de milieueffecten van de voorgenomen activiteit onderzocht en beoordeeld worden.

Met de **voorgenomen activiteit** wordt de realisatie van de opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot en met sluis III te Tilburg bedoeld.

Met **alternatieven** worden mogelijke ontwerpen, inclusief het waterpeil en de waterwerken (o.a. sluisen) voor het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot en met sluis III te Tilburg bedoeld.

Met **varianten** worden inrichtingsvarianties op een alternatief voor het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot en met sluis III bedoeld.

Met het **plangebied** wordt het gebied bedoeld waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft; dit gebied wordt opgenomen in het bestemmingsplan.

Met het **studiegebied** wordt het gebied bedoeld waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden. Het studiegebied kan groter zijn dan het plangebied en kan per milieuaspect variëren.

1.2.5 *Inspraak en advies*

De inspraak op de startnotitie is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, op welke wijze moeten deze worden onderzocht, welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, etc. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de op te stellen richtlijnen voor het MER.

De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze startnotitie. In de inspraakperiode kan een ieder schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. Tijdens deze periode zal een inloopavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen. Op deze avond is het tevens mogelijk om mondeling een inspraakreactie te geven.

Uw reactie ten aanzien van de startnotitie kunt u, onder vermelding van "zienswijze startnotitie m.e.r. Wilhelminakanaal Tilburg", toezenden aan:

Gemeente Tilburg
t.a.v. mevrouw W.J. Beex
Postbus 90157
5000 LL Tilburg

Uw zienswijze wordt toegestuurd naar de Commissie-m.e.r, die het zal betrekken bij het opstellen van het advies voor de richtlijnen.

1.3 Leeswijzer

De startnotitie is als volgt opgebouwd:

- Een inleiding van het voornemen en de procedure is gegeven in hoofdstuk 1;
- Hoofdstuk 2 beschrijft probleemstelling bij de voorgenomen activiteit en hoe deze activiteit een oplossing moet bieden (doelstelling);
- De achtergrond (besluiten en onderzoeken) van het voornemen wordt in hoofdstuk 3 beschreven;
- Beleid dat betrekking heeft op het voornemen is beschreven in hoofdstuk 4;
- De voorgenomen activiteit (het alternatief) komt in hoofdstuk 5 aan de orde;
- De aanpak van de effectbeschrijving is onderwerp van hoofdstuk 6. Na een globale beschrijving van het studiegebied zijn in dit hoofdstuk per aspect de te onderzoeken milieueffecten gegeven.



Figuur 1.4 Het Wilhelminakanaal nabij sluis III

2 Probleemstelling en doel

2.1 Probleemstelling en doel opwaardering Wilhelminakanaal

Probleemstelling

Het Wilhelminakanaal is één van de zogenaamde 'vitale scheuten' binnen de hoofdvaarwegen; Maas, Waal, Schelde-Rijnkanaal en Albertkanaal. Het kanaal heeft hiermee hoge potenties om vervoer over water te genereren (Benelux economische unie, 1995).

Vanaf de Amer wordt het Wilhelminakanaal richting Tilburg steeds smaller. Het kanaal in Tilburg kent diepte- en breedtebeperkingen voor de scheepvaart. Het kanaal tussen sluis II en de Dongenseweg is slechts geschikt voor schepen tot en met klasse II, terwijl het Wilhelminakanaal vanaf de Amer tot sluis II geschikt is voor klasse IV schepen. De bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Vossenbergh, Kraaiven en Loven in Tilburg is zodoende beperkt.

Het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg levert beperkingen op voor de scheepvaart en zodoende voor de economie van Tilburg.

Doel opwaardering Wilhelminakanaal

Door opwaardering van het Wilhelminakanaal te Tilburg wordt een aantal watergebonden Tilburgse bedrijven beter bereikbaar voor de binnenvaart. Hierdoor krijgt de lokale economie meer kansen. Tevens wordt door de opwaardering van het Wilhelminakanaal Zuidoost-Brabant over het water beter bereikbaar. Goederenvervoer over het water wordt gestimuleerd, gezien de milieubelasting van goederenvervoer over water ten opzichte van landvervoer over het algemeen minder is.

Concreet is het voornemen; het opwaarderen van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg, over een lengte van vier kilometer, tot een klasse IV profiel.

Het voornemen voor het Wilhelminakanaal is nader uitgewerkt in hoofdstuk 5

2.2 Doelen van de m.e.r.

Het doel van de m.e.r.-procedure is het milieubelang volwaardig en vroegtijdig in de plan- en besluitvorming te betrekken. Dit om tijdig inzicht te krijgen in de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving en om onderzoek te kunnen doen naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen.

Doel van de startnotitie is de informatie die benodigd is om het milieubelang volwaardig in de plan- en besluitvormingsprocedure te betrekken te verzamelen en inzichtelijk en toetsbaar te maken. Daarnaast zal in de startnotitie geconstateerd worden waar nog nader onderzoek nodig is om lacunes in kennis in te vullen.

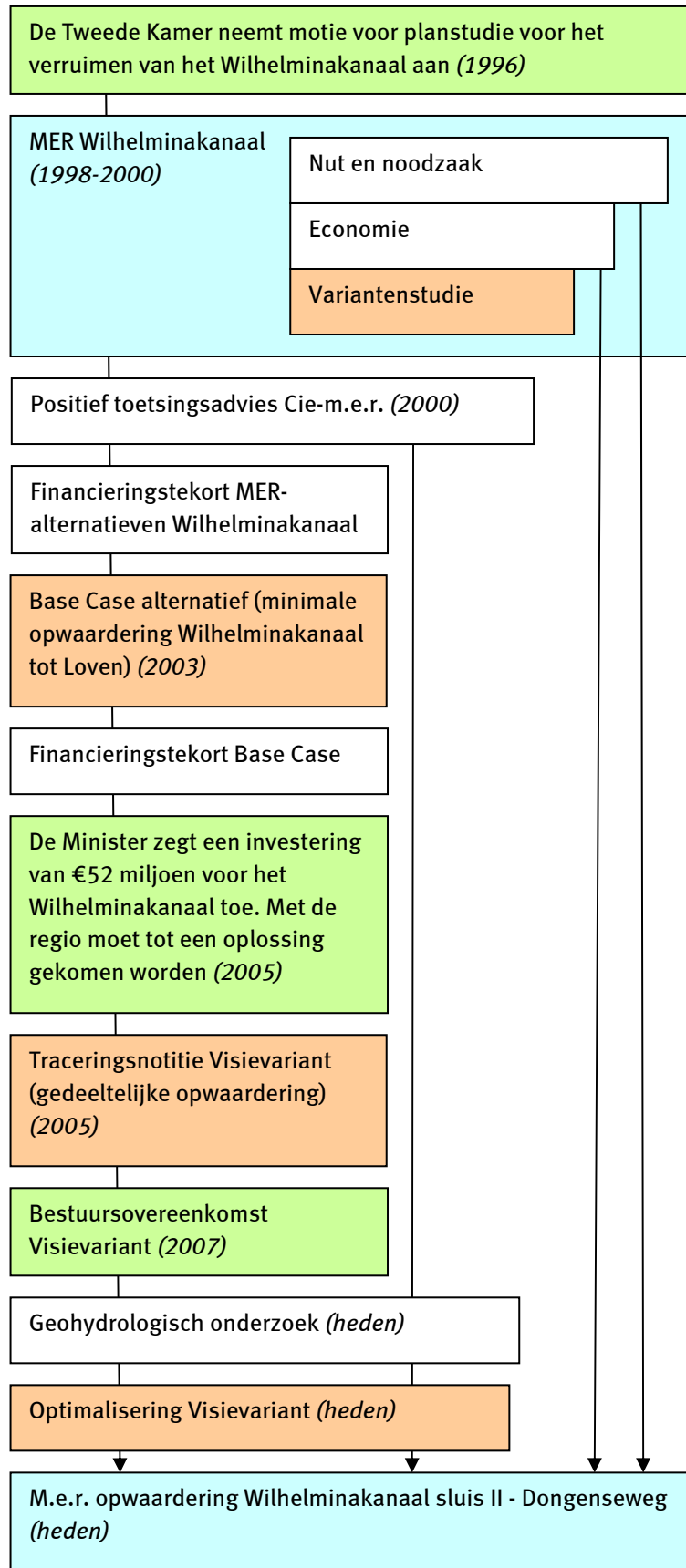
De startnotitie is bedoeld om 'een ieder' en de wettelijke adviseurs te informeren over de voorgenomen activiteiten en de relevante (milieu)aspecten. Deze startnotitie is de basis voor de inspraak.

Het doel van de inspraak is het verzamelen van reacties ten behoeve van de richtlijnen voor de inhoud van het MER. In de richtlijnen zal worden aangegeven wat in het MER moet worden onderzocht (welke alternatieven en welke effecten) en op welke manier dat moet gebeuren.

projectnr. 196466
februari 2009

Opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg
Startnotitie m.e.r.





Figuur 3.1 Achtergrond Visievariant

3 Achtergrond van het voornemen tot opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg

Dit hoofdstuk beschrijft de achtergrond van het huidige voornemen om het gedeelte van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg op te waarderen. Het voornemen om het gehele Tilburgse deel van het Wilhelminakanaal op te waarderen, dat al dateert uit de jaren '70, is financieel onhaalbaar gebleken. Voor het gedeelte van het kanaal tussen sluis II en de Dongenseweg is het voornemen concreet geworden in 1996, toen de Tweede kamer een motie aannam waardoor het Wilhelminakanaal opgenomen werd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.

Jaren '70

Rijkswaterstaat ontwikkelt plannen voor de Brabantse en Midden-Limburgse kanalen. De verruiming van het Wilhelminakanaal tot een klasse IV vaarweg is onderdeel van deze plannen. Om waterhuishoudkundige redenen is deze verbreding uitgevoerd tot 500 meter ten westen van sluis II, daar waar de Donge het Wilhelminakanaal instroomt.

Jaren '80

In 1982 beslist de minister tot het verruimen van het Wilhelminakanaal ter hoogte van het plangebied. De verruiming heeft een lage prioriteit. Bij de bouw van bruggen en kunstwerken wordt wel rekening gehouden met de opwaardering, zodat geen nieuwe belemmeringen ontstaan. De gemeente Tilburg concludeert na het rapport 'Breed tot Loven?' dat opwaardering rendabel is. De minister oordeelt in 1987 echter alsnog anders; het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Zuidwillemsvaart komt voorlopig niet in aanmerking voor opwaardering.

Jaren '90

De gemeente Tilburg pleit in het rapport "Groot Schip" voor opwaardering van het kanaal tot klasse IV. De minister ziet echter geen aanleiding voor opwaardering voor het jaar 2000. Wel wordt de diepgang van het kanaal tussen sluis II en Loven met 20 centimeter vergroot.

In 1995 tekenen de gemeente Tilburg, de provincie Noord Brabant en het Ministerie van verkeer en waterstaat een gemeenschappelijk verklaring; de groeipotenties van het vervoer over water in de regio Tilburg worden benut. Conclusie van de nota 'Groot water - Nu! Niet later' (Tilburg, 1995) is een verruiming van het Wilhelminakanaal tot een klasse IV-krap profiel.

In 1996 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen om de verruiming van het Wilhelminakanaal in de planstudietabel van het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) op te nemen. Dit heeft tevens geleid tot de Projectnota / MER Wilhelminakanaal Tilburg in het jaar 2000 (RWS, 2000).

Projectnota / MER Wilhelminakanaal Tilburg (2000)

In de periode 1998-2000 is een (vrijwillige) milieueffectrapportage uitgevoerd, waarbij verschillende onderzoeken naar de effecten van de vaarwegverandering zijn uitgevoerd. Dit MER betreft het totale Wilhelminakanaal.

In het Projectnota / MER Wilhelminakanaal Tilburg (MER-2000) wordt het nut en de noodzaak van de opwaardering van het Wilhelminakanaal gemotiveerd; ondanks dat er een toename van het scheepvaartverkeer is, worden kansen om meer vervoer per schip te laten plaatsvinden en daarmee het wegennet en het milieu te ontlasten niet benut. Opwaardering tot een klasse IV is hiervoor noodzaak.

Positief Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

In oktober 2000 adviseert de Cie-m.e.r. positief over het MER ten behoeve van de verruiming van het kanaal. Wel adviseert de Cie-m.e.r. in ieder geval nader geohydrologisch onderzoek uit te voeren om de geohydrologische effecten van het opwaarderen van het Wilhelminakanaal beter inzichtelijk te maken.

Geen ruimtelijk besluit

Het MER-2000 heeft uiteindelijk niet geleid tot een ruimtelijk besluit.

Base Case (2003)

De kosten voor verruiming van het kanaal tot en met bedrijventerrein Loven, zoals gegeven in het MER-2000 overtreffen het beschikbare budget uit het MIT. In 2001 - 2004 heeft onderzoek plaatsgevonden naar een variant die zowel geschikt is voor klasse IV-schepen, als financieel haalbaar is. Stappen hierin zijn de notitie "Quick scan Wilhelminakanaal Tilburg" en het zogenaamde 'Base Case' alternatief geweest. De Base Case was de minimale variant van de ontwikkeling van het Wilhelminakanaal, voor het gehele Tilburgse deel van het Wilhelminakanaal. Ook deze variant is uiteindelijk financieel niet haalbaar gebleken, zodoende is vervolgens besloten het Wilhelminakanaal slechts gedeeltelijk op te waarderen.

Visievariant (2005)

Uiteindelijk is in samenspraak tussen de gemeente Tilburg, de Provincie Noord-Brabant en Rijkswaterstaat een variant ontwikkeld die financieel haalbaar is. Deze zogenaamde Visievariant betreft de opwaardering van een gedeelte van het kanaal; het deel tussen sluis II en de Dongenseweg. Deze Visievariant is beschreven in de Provinciale visie Brabantse Kanalen 2004-2050 en is tevens opgenomen in paragraaf 5.1 van deze startnotitie.

Twee fasen

Het Tilburgs kanaal wordt in tweeën verdeeld in wat nu fase 1 en fase 1,5 heet.

- Fase 1 (Sluis II tot de Dongenseweg) betreft een volledige opwaardering tot klasse IV schepen, zoals als voornemen bij dit MER genoemd in hoofdstuk 2 en beschreven in hoofdstuk 5.
- Fase 1,5 (Dongenseweg tot Loven) zou in eerste instantie niet opgewaarderd worden. Het is geen onderdeel van de Visievariant en deze m.e.r. Echter de gemeente Tilburg heeft het plan opgevat om dit deel van het kanaal aan te pakken, al zij het minder ingrijpend dan fase 1. De gemeente voert in fase 1,5, in samenhang met regulier onderhoud, werkzaamheden uit om het kanaal tussen de Dongenseweg en Loven bevaarbaar maken voor klasse IV schepen. De voorbereiding van fase 1,5 is gestart.

Fase 1; sluis II tot de Dongenseweg

Fase 1 betreft de opwaardering van het Wilhelminakanaal tot de Dongenseweg. Hierin wordt voorzien in de bouw van een nieuwe (ruime) sluis III, voor klasse IV schepen, verruiming van de vaarweg tot de Dongenseweg en het verwijderen van sluis II.

Het Wilhelminakanaal wordt door deze opwaardering tot de Dongenseweg bereikbaar voor klasse IV schepen. Dit heeft voordelen voor de afhandelingstijden bij de sluisen. De langshaven bij bedrijventerrein Vossenbergh West (autonome ontwikkeling) wordt sowieso geschikt voor klasse IV schepen.

Fase 1,5; Dongenseweg tot de insteekhaven Loven Noord

Ten oosten van het plangebied, tussen de Dongenseweg en de insteekhaven bij Loven Noord vindt fase 1,5 plaats. De opwaardering van dit deel van het Wilhelminakanaal is minder ingrijpend en past binnen de vigerende bestemming.

Voorbij de Dongenseweg kunnen na realisatie van fase 1,5, zonder ingrijpende aanpassingen aan de vaarweg ook klasse IV-schepen varen tot en met Loven, zij het met beperkingen. Gelet op de bestaande beperkte diepte van dit kanaaldeel, kunnen klasse IV schepen daar tot 75 % beladen varen en laden en lossen bij de bestaande kadevoorzieningen. Eénrichtingsverkeer en verkeersregulering worden ingesteld.

De voorbereiding van fase 1,5 is inmiddels gestart. Fase 1,5 wordt in deze m.e.r. als autonome ontwikkeling gezien.

Bestuursvereenkomst betreffende de financiering en realisatie van de werken in en aan het Wilhelminakanaal

In 2007 is in een bestuursvereenkomst tussen de Nederlandse staat (Rijkswaterstaat Noord-Brabant), de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg vastgelegd dat de bovengenoemde zogenaamde 'Visievariant', geformuleerd in 2005, wordt uitgevoerd. Met de bestuursvereenkomst is bestuurlijk en financieel draagvlak voor het opwaarderen van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg. Deze drie partijen vormen gezamenlijk het projectteam voor de opwaardering van het Wilhelminakanaal.

Geohydrologisch onderzoek

In het kader van de opwaardering van het Wilhelminakanaal is reeds gestart met een geohydrologisch onderzoek naar de gevolgen van deze ontwikkeling, zoals bedoeld in het advies van de Cie-m.e.r. in 2000. Dit onderzoek richt zich op de voorgenomen Visievariant en dient als input bij deze m.e.r.

projectnr. 196466
februari 2009

Opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg
Startnotitie m.e.r.



4 Beleid en besluiten

4.1 Beleidskader, wet- en regelgeving

Onderstaand is een overzicht gegeven van de wet- en regelgeving die mogelijk voor de opwaardering van het Wilhelminakanaal te Tilburg van belang is. In paragraaf 4.2 is het voornaamste ruimtelijk beleid samengevat beschreven. In het MER worden ook de hoofdpunten uit het beleid voor de andere beleidssectoren beschreven, voor zover relevant.

Nationaal beleid en wetgeving

- Wetten: o.a. Wet ruimtelijke ordening (Wro), Wet milieubeheer, Wegenverkeerswet, Wegenwet, Wet verontreiniging oppervlaktewateren, Wet op de Waterkering, Wet beheer Rijkswaterstaatwerken, Wet bodembescherming, Wet geluidhinder, Wet op de waterhuishouding, Wet op de monumentenzorg, Natuurbeschermingswet, Flora- en Faunawet, Wet Luchtkwaliteit, Wet gemeentelijke taken;
- Besluiten : o.a. Besluit Externe Veiligheid;
- Nota's: o.a. Nota Ruimte, Nota Mobiliteit, Nota natuur, bos en landschap in de 21e eeuw, Nationaal milieubeleidsplan 4, Nota Waterbeleid 21e eeuw, 4e Nota Waterhuishouding, Kaderichtlijn Water.

Provinciaal beleid

- Interimstructuurvisie Noord-Brabant (2008);
- Paraplunota Ruimtelijke Ordening (2008);
- Provinciaal verkeers- en vervoersplan Noord-Brabant (2006);
- Visie Brabantse kanalen 2004-2050 (2004);
- Uitwerking stedelijke regio Tilburg - Breda (2004);
- Waterbeheersplan 2010-2015 (Waterschap Brabantse Delta, ontwerp, 2008)
- Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) 2008-2012 provincie Noord-Brabant (2008).

Lokaal beleid

- Tilburgs Verkeers en Vervoersplan (2003);
- Structuurvisie Tilburg 'Tilburg, stad van contrasten' (2005);
- Waterstructuurplan Tilburg (2002);
- Waterplan Tilburg (1997);
- Waterstructuurplan Tilburg (2002) ;
- Gemeentelijk rioleringsplan (2005);
- Water- en Rioleringsplan Tilburg (ingående: 1 januari 2010);
- Verordening bodemsanering (2006).

4.2 Ruimtelijk beleid

4.2.1 *Nationaal beleid*

Nota ruimte (2004)

De Nota Ruimte bevat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland en de belangrijkste bijbehorende doelstellingen.

Tilburg ligt centraal in het nationaal stedelijk netwerk Brabantstad. Dit is een stedelijk netwerk van de vijf grote Brabantse steden (Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg).

In de Nota Ruimte is het Wilhelminakanaal opgenomen in het netwerk van hoofdverbindingssassen. De as ligt in het netwerk tussen de Randstad en Brabantstad en verder richting de Vlaamse ruit.

De hoofdverbindingssassen ondersteunen op nationaal niveau de bundeling van verstedelijking en economische activiteiten, de ruimtelijke samenhang van Nederland als geheel en de verbinding van Nederland met het omliggende buitenland. Het rijk is verantwoordelijk voor deze verbindingen en streeft naar een basiskwaliteit voor dit gehele netwerk.

4.2.2 *Provinciaal beleid*

Interim structuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)

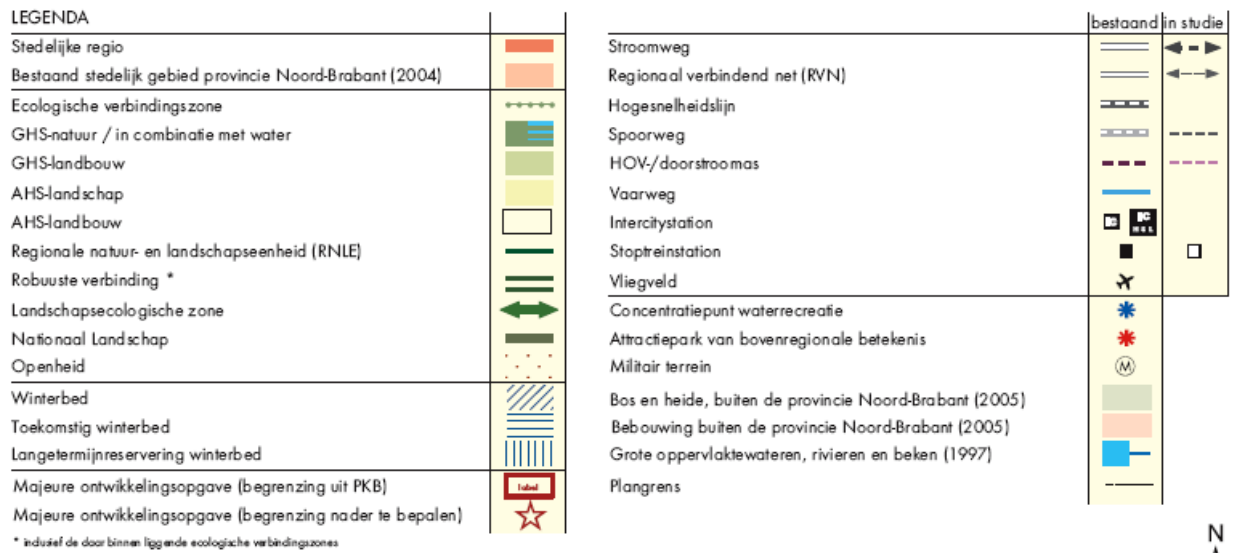
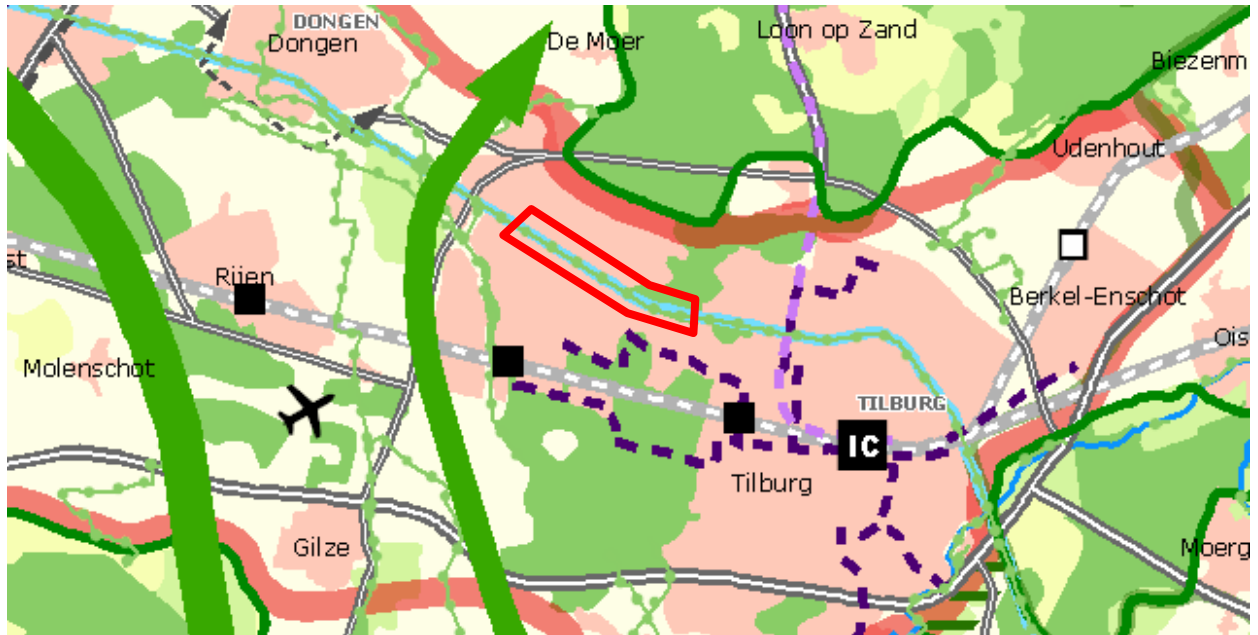
Provincie Noord-Brabant heeft vanwege de inwerkingtreding van de Wro per 1 juli 2008 een Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening en de Paraplunota ruimtelijke ordening uitgebracht. Hiermee is het Streekplan Brabant in Balans (2002) komen te vervallen. Provinciale Staten heeft de Interimstructuurvisie op 27 juni 2008 vastgesteld. De Interimstructuurvisie beschrijft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid en bevat in hoofdzaak bestaand ruimtelijk beleid, zoals opgenomen in het Streekplan Noord-Brabant 2002.

Het hoofdbelang in het provinciaal ruimtelijk beleid is zorgvuldig ruimtegebruik, maar met ruimte voor ontwikkelingen die bijdragen aan het op provinciale schaal behouden en verkrijgen van samenhang en balans tussen economische, ecologische en sociaal-culturele kwaliteiten.

Het provinciale belang ten aanzien van mobiliteit en infrastructuur is een duurzame bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen, voor zowel goederen als personenvervoer, met een accent op de stedelijke regio's. Daarbij gelden de volgende doelstellingen:

1. (Bestaande) infrastructuur meer sturend laten zijn voor ruimtelijke ontwikkelingen;
2. Het op orde brengen van bestaande en nieuwe infrastructuur, het intensief benutten van bestaande- en het duurzaam ruimtelijk inpassen van nieuwe infrastructuur.

Het plangebied (het kanaal) bevindt zich in de stedelijke regio en is een ecologische verbindingzone. Het gebied nabij sluis III maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur. Dit is weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1

Indicatie plangebied
Uitsnede plankaart Interimstructuurvisie ruimtelijke ordening Noord-Brabant (2008)

Provinciaal Verkeers- en Vervoerplan (2006)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan geeft richting aan het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren en is bedoeld als basis voor de dialoog met partners voor verkeer en vervoer. Het PVVP gaat uit van een 'Van deur tot deur benadering'. Hierin staat de mobiliteitsbehoefte van de reiziger centraal en niet de infrastructuur zelf. De missie van het PVVP is: Het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem, dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, sociaal-cultureel en ecologisch kapitaal in Noord-Brabant. Er moet ruimte gehouden worden voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. De visie op waterwegen is nader uitgewerkt in de Visie Brabantse Kanalen 2004-2050 (2004).

Visie Brabantse kanalen 2004-2050 (2004)

Noord-Brabant is een toonaangevende regio in Europa op het gebied van (innovatieve) bedrijvigheid. Deze positie wil Noord-Brabant handhaven en uitbreiden. Een goede bereikbaarheid van en naar economische centra is voor Noord-Brabant met haar stedelijk netwerk BrabantStad voorop, van groot belang.

In het huidige bestuursakkoord van de Provincie Noord-Brabant is extra aandacht gegeven aan het vervoer van goederen over water. Goederenvervoer over water helpt congestie op de weg en het spoor te minimaliseren, is duurzamer en minder risicovol.

Uitgangspunt voor de Visie Brabantse Kanalen 2004-2050 is dat de belangrijkste Brabantse economische centra over water ontsloten moeten zijn door een klasse IV vaarweg. Om dit te kunnen bereiken moet het Wilhelminakanaal tot industrieterrein Loven worden opgewaarderd.

Meerjarenprogramma infrastructuur en transport 2008-2012 (2008)

Doel van het Brabants meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) is het bieden van een overzicht en samenhang in de diverse uitvoeringsprogramma's en projecten op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in Noord-Brabant en hun financiering. Hierin is de opwaardering van het Wilhelminakanaal meegenomen.

4.2.3 Lokaal beleid

Structuurvisie Tilburg 'Tilburg, stad van contrasten' (2005)

De structuurvisie betreft een integrale visie op de ontwikkeling van Tilburg. In de structuurvisie wordt genoemd dat de verbreding van het Wilhelminakanaal kan bijdragen aan een betere ontsluiting over water voor dit gebied. Tevens kan het Wilhelminakanaal benut worden voor wonen en recreëren aan of op het water.

Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan (TVVP)

De verkeers- en vervoersdoelstelling uit het Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan 'Mobiliteit in balans' hangt nauw samen met andere doelstellingen van de stad, vooral die op het vlak van ruimtelijke ordening. De gemeente wil ruimte bieden aan groei van bevolking en werkgelegenheid.

"De multimodale hoofdroutes, waaronder het Wilhelminakanaal zijn in beheer bij het Rijk. De gemeente zet zich actief in voor de verruiming van het Wilhelminakanaal waardoor een verdere groei van vervoer over water mogelijk wordt. Zonder kanaalverruiming kan Tilburg de ambities met multimodaal vervoer niet waarmaken en onvoldoende functioneren als regionaal multimodaal centrum."

4.3 Te nemen besluiten

4.3.1 Bestemmingsplan

Voor de opwaardering van het Wilhelminakanaal is een nieuw bestemmingsplan nodig. Meer gronden dienen voor de opwaardering van het Wilhelminakanaal een 'water' bestemming te krijgen.

4.3.2 Vergunningen

Voor de uiteindelijke realisatie van de verbreding moet tegelijk met of direct na het bestemmingsplan een aantal vergunningen en ontheffingen worden aangevraagd. De belangrijkste vergunningen en ontheffingen die mogelijk van toepassing zijn, zijn:

- ontheffing waterschapskeur (bevoegd gezag: waterschap);
- ontheffing van de bepalingen in de Flora- en faunawet (bevoegd gezag: LNV);
- aanlegvergunning (bevoegd gezag: gemeente);
- vergunning in het kader van de monumentenwet (bevoegd gezag: gemeente);
- milieuvergunning(en) volgens de Wet milieubeheer (bevoegd gezag: gemeente);
- kapvergunning (bevoegd gezag: gemeente)/ melding in het kader van de Boswet (bevoegd gezag: LNV).

projectnr. 196466
februari 2009

Opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg
Startnotitie m.e.r.



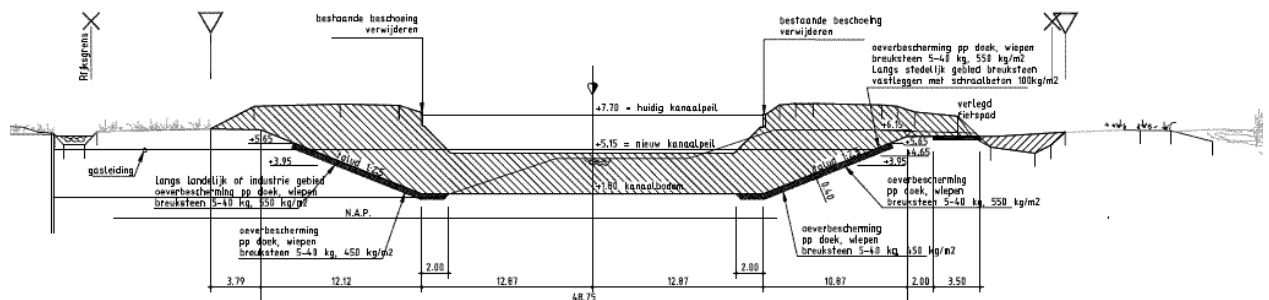
5 Voorgenomen activiteit

5.1 Opwaardering van het Wilhelminakanaal fase 1

Het Wilhelminakanaal wordt opgewaarderd, zodat dit kanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg geschikt wordt voor schepen in klasse IV. Concreet omvat de voorgenomen ontwikkeling de volgende onderdelen:

- Het kanaal in het plangebied wordt verdiept tot circa 3,5 meter.
- Op de waterlijn wordt het kanaal verbreed tot circa 45 meter. Daarnaast worden de verticale wanden vervangen door taluds.
- Door de aanpassingen kunnen schepen tot 105 meter lengte en 9.5 meter breedte het kanaal bevaren. Nu is de maximale scheeps lengte 55 meter en de breedte 6.6 meter.
- Sluis II wordt verwijderd.
- Ten noorden van de huidige sluis III wordt een nieuwe sluis gebouwd. De nieuwe sluis maakt het mogelijk het hoogteverschil van 7,4 meter van de huidige twee sluisen II en III in één schutproces te overbruggen. Het aantal schuttingen wordt hiermee beperkt van drie tot één.
- De huidige sluis III is een rijksmonument. Deze sluis blijft behouden.
- Door het vervallen van sluis II wordt het waterpeil tussen de huidige sluisen met 2,55 meter verlaagd.

Het bijbehorende (indicatieve) profiel, halverwege het kanaal in het plangebied is weergegeven in figuur 5.1.



Figuur 5.1 **Indicatief dwarsprofiel van de Visievariant, nabij sluis II, waarbij het gearceerde deel ontgraven wordt (DHV, 2005)**

De huidige sluis III heeft de status van rijksmonument. Direct ten noorden van deze sluis komt een nieuwe sluis. Uitgangspunt is het behoud van de monumentale sluis. Denkrichting is het verplaatsen van de bijbehorende bebouwing naar het zuidelijke sluiseland, tussen de oude sluis en het spuikanaal. Hierdoor blijft het monument als ensemble behouden en bruikbaar, terwijl ook voor de scheepvaart een veilige route ontstaat. Een plan hiervoor is in ontwikkeling.

Het Wilhelminakanaal is in de huidige situatie begrensd met verticale wanden. Deze wanden hinderen de werking van het Wilhelminakanaal als ecologische verbindingzone. In het ontwerp van de Visievariant zijn schuine taluds in plaats van verticale wanden opgenomen.



Figuur 5.2 Sluis III, gezien vanuit het oosten.

5.2 Eén alternatief

In een MER moet onderzocht worden of er andere oplossingsrichtingen mogelijk zijn die ook aan de doelstelling van de initiatiefnemer voldoen, maar mogelijk minder of andere milieugevolgen hebben. Deze mogelijkheden worden in een MER aangeduid als *alternatieven*.

In het MER voor het Wilhelminakanaal worden geen locatie en/of inrichtingsalternatieven onderzocht. De Visievariant is het resultaat van een lang voortraject waarin al meerdere alternatieven zijn onderzocht.

In het proces rondom de opwaardering van het Wilhelminakanaal is reeds een aantal alternatieven opgesteld en beoordeeld. Opwaardering van het gehele Wilhelminakanaal bleek financieel niet haalbaar. Zodoende is de Visievariant opgesteld. Hiervoor is bestuurlijk en financieel draagvlak. Voor dit alternatief wordt het MER opgesteld.

Alternatieven dienen reëel te zijn. Dit wil zeggen uitvoerbaar en in relatie tot het voorkeursalternatief niet onevenredig kostbaar. In dit geval is er sprake van één alternatief, het voorkeursalternatief 'Visievariant'.

In hoofdstuk 3 is beschreven hoe gekomen is tot dit alternatief. Deze is tot stand gekomen op basis van afwegingen in het MER uit het jaar 2000, diverse alternatieven en een (financiële) haalbaarheidsstudie in 2005. De keuze voor dit alternatief is vastgelegd in een bestuursovereenkomst. Het alternatief wordt nog nader uitgewerkt, onder andere op basis van het geohydrologische onderzoek dat momenteel wordt uitgevoerd.

Geohydrologische aspecten zijn een belangrijk milieuthema bij de opwaardering van het Wilhelminakanaal, gezien de vergraving en de waterpeilverlaging met 2,55 meter. Het geoptimaliseerde ontwerp voor de visievariant voor het Wilhelminakanaal is (naast het MER uit 2000) opgesteld aan de hand van de geohydrologische randvoorwaarden uit de watertoets, inclusief compensatie en mitigatie. Vooralsnog wordt uitgegaan dat bij het ontwerp van de voorgenomen visievariant aan de randvoorwaarden voldaan kan worden. Indien dit niet het geval is wordt mogelijk teruggevallen op een variant met twee sluisen. Echter een extra sluis levert een aanzienlijke extra investering in aanleg en onderhoud en een verminderde bereikbaarheid (toename wachttijd) voor de scheepvaart. Deze variant is mogelijk in beeld, indien uit het geohydrologisch onderzoek hiervoor noodzaak blijkt.

Een nul+ alternatief, zonder verbreding of verdieping van het kanaal en een aanpassing van de sluizen is geen kansrijk alternatief, gezien dit in geen geval voldoet aan de doelstelling; het bereikbaar maken van Tilburg voor klasse IV schepen.

5.3 Meest-milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Conform de Wet milieubeheer dient in het MER onderzoek gedaan te worden naar het alternatief waarin de negatieve effecten op het milieu zoveel mogelijk worden voorkomen dan wel beperkt, het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA).

Zoals in paragraaf 5.2 is aangegeven is realisatie van een ander ontwerp niet reëel. Wel kan het uiteindelijke ontwerp met behulp van technische maatregelen verder milieutechnisch worden geoptimaliseerd. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een nadere invulling van de ecologische functie van het kanaal.

Het MMA in dit MER is dan ook geen apart alternatief, maar een set van aanvullende maatregelen om het effect (verder) te mitigeren, dan wel te voorkomen.

De effecten van verdroging als gevolg van peilverlaging in het kanaal worden in het geohydrologisch onderzoek in beeld gebracht. Compenserende en mitigerende maatregelen die voortkomen uit dit geohydrologische onderzoek worden meegenomen in de optimalisatie van de visievariant tot een alternatief voor het MER.

5.4 Referentiesituatie

Het voorkeursalternatief wordt in het MER afgezet tegen de referentiesituatie. Dit is de huidige situatie inclusief de autonome ontwikkelingen tot 2025. Zo wordt inzichtelijk gemaakt wat de positieve en negatieve effecten van het voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie zijn. De huidige situatie en de autonome ontwikkeling zijn beschreven in paragraaf 6.2.

projectnr. 196466
februari 2009

Opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg
Startnotitie m.e.r.



6 Effecten

6.1 Effectbeschrijving

Effectbeschrijving

In deze startnotitie is een globaal overzicht gegeven van de verwachte effecten. In het MER worden de effecten nader onderzocht en beschreven.

De beschrijving en de beoordeling van de effecten van de opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg in het MER vindt plaats aan de hand van een aantal criteria voor uiteenlopende (milieu)aspecten. Het totaal aan aspecten en criteria is het beoordelingskader. In tabel 6.1 is een voorlopig beoordelingskader weergegeven.

Om de effecten van het opwaarderen van het Wilhelminakanaal te Tilburg op de omgeving te kunnen bepalen en beoordelen, worden de effecten van de opwaardering op het plan- en studiegebied vergeleken met de situatie in 2025 zonder de opwaardering. In het MER wordt daarom eerst per thema een beschrijving opgenomen van de referentiesituatie van het plan- en studiegebied. Vervolgens wordt ook de autonome ontwikkelingen tot het jaar 2025 meegenomen.

In het MER worden de effecten, waar relevant en mogelijk, kwantitatief (cijfermatig) beschreven. Dit betreft met name scheepvaartverkeer, (grond)water, geluid en lucht. In de overige gevallen is de effectbepaling hoofdzakelijk kwalitatief (beschrijvend). Indien van toepassing wordt onderscheid gemaakt in tijdelijke en permanente effecten en effecten bij de aanleg dan wel de gebruiksfase. Bij de effectbeschrijving wordt waar relevant onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied (zie de definities in hoofdstuk 1).

Bij deze m.e.r.-procedure ligt het zwaartepunt op de directe milieueffecten van het ruimtebeslag van de opwaardering van het Wilhelminakanaal. In het voortraject (hoofdstuk 3) zijn nut en noodzaak en de financiële haalbaarheid van de opwaardering onderzocht en is reeds de afweging tussen vervoer over de weg of het water gemaakt.

Thema	Aspect
Scheepvaartverkeer	Intensiteit Bereikbaarheid Scheepvaartveiligheid
Ruimtegebruik	Wonen Werken Recreatie
Landschap	Kabels en leidingen Landschappelijke structuur Landschapsbeleving
Bodem	Bodemopbouw Bodemkwaliteit Vrijkomen slib / waterbodem
Water	Aardkundige waarden Waterstructuur Grondwater Waterkwaliteit Verdroging en vernatting Waterstroming / debiet
Natuur	Soorten langs het kanaal Verdroging en vernatting in de omgeving Ecologische relaties
Archeologie	Archeologische waarden Verwachtingswaarden
Cultuurhistorie	Cultuurhistorische waarden Monumenten
Explosieven	Niet-geëxplodeerde explosieven in de bodem
Geluid	Geluidbelast oppervlak Hinder geluidgevoelige bestemmingen
Luchtkwaliteit	Luchtkwaliteit
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico Groepsrisico
Overige hinderaspecten	
Realisatiefase	Hinder in de realisatiefase

Tabel 6.1 Beoordelingskader: Thema's en aspecten

In de volgende paragrafen is per thema een globale beschrijving van de verwachte effecten gegeven.

6.2 Huidige situatie en autonome ontwikkeling

Het plangebied ligt in de stad Tilburg. De zuidzijde van het kanaal is gekenmerkt door de woonwijk Reeshof. Tussen de Reeshof en het kanaal is een groene zone met onder andere een sport/voetbalcomplex en een fietsroute gelegen. Ten noorden van het kanaal ligt bedrijventerrein Vossenbergh I. De noordwestelijke plangrens ligt nabij een open en agrarisch gebied. Autonoom wordt hier Vossenbergh West II en een langshaven voor klasse IV schepen gerealiseerd. Het kanaal tussen sluis II en III ligt enigszins boven het maaiveld.

Het kanaal is geschikt voor klasse II schepen. Deze varen hoofdzakelijk tussen de bedrijventerreinen Kraaiven en Loven (ten het oosten van het plangebied) en de Amer (in het noordwesten van het plangebied). De enige langshaven tussen sluis II en III wordt gebruikt door Bressers Metaal BV. In het plangebied maken de schepen gebruik van de sluisen II en III die gezamenlijk een verval van 7,40 meter overbruggen.

Een fiets- en wandelpad en enkele kleine bossages liggen aan de zuidelijk oever van het kanaal. Rondom sluis III bevindt zich multifunctioneel bos (Noord-Brabant, 2005), dat tot de EHS behoort. Sluis III zelf is cultuurhistorisch waardevol en heeft de status van

nationaal monument. Het gehele Wilhelminakanaal is aangewezen als ecologische verbindingszone (Noord-Brabant, 2005) met het natuurdoeltype 'multifunctioneel water' (Noord-Brabant, 2006). Aan deze ambitie is nog geen concrete invulling gegeven. De natuurwaarde van het kanaal in het plangebied is beperkt. Dit komt doordat de verticale keerwanden vestiging van oevervegetatie zeer moeilijk maakt. Het Wilhelminakanaal heeft wel een functie als verbinding voor vissen. Door vleermuizen kan het Wilhelminakanaal gebruikt worden als vliegeroute.

In het plangebied kruisen drie bruggen het kanaal. De twee westelijke bruggen dienen het fiets- en wandelverkeer. De Burgemeester Baron van Voorst tot Voorstweg, de meest oostelijk brug net ten westen van sluis III, dient ook het gemotoriseerd verkeer.



 (Fiets)brug
Figuur 6.1 Huidige situatie plangebied Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg
(bron ondergrond: <http://www.maps.google.com>)

Autonome ontwikkelingen

De ontwikkeling 'fase 1,5' van het Wilhelminakanaal tussen de Dongenseweg en de insteekhaven bij Lovening wordt in het MER als autonome ontwikkeling meegenomen, gezien de voorbereiding hiervan reeds gestart is. Ook de aanleg van de langshaven Vossenbergt West, ten westen van sluis II, is een autonome ontwikkeling. Deze haven wordt geschikt voor klasse IV schepen en is onderdeel van het MER (DHV, 2007) en bestemmingsplan Vossenbergt West II.

6.3 Scheepvaartverkeer

Wat betreft verkeer wordt in het MER ingegaan op het scheepvaartverkeer. De afweging tussen vervoer over het water of vervoer over land is gemaakt in het MER-2000. De opwaardering van het kanaal heeft geen effecten op de wegverkeerswedenstructuur. De drie bruggen over het kanaal, waarvan twee fietsbruggen, zijn in de Visievariant ongewijzigd, waardoor hier geen invloed op wegverkeer optreedt. De bruggen hebben voldoende hoogte en breedte om tijdens de aanleg en bij het gebruik van het Wilhelminakanaal ongewijzigd te blijven.

Uitgangspunt in deze m.e.r. is dat het effect van de opwaardering op de intensiteit van bijvoorbeeld vrachtverkeer in de regio (macroniveau) voldoende behandeld is in de MER's voor de Noordwesttangant (Arcadis, 1998) en bedrijventerreinen Vossenbergr West II (DHV, 2007) en dat de opwaardering van het Wilhelminakanaal is meegenomen bij de bepaling van de autonome wegverkeersontwikkeling in het verkeersmodel van de gemeente Tilburg.

In het plangebied worden alleen voor eigen gebruik schepen gelost bij Bressers Metaal BV. Er vindt geen overslag plaats, waardoor geen effect op het wegverkeer te verwachten is.

Op het gebied van verkeer en vervoer worden de volgende onderdelen onderzocht:

- Intensiteit, scheepvaartbewegingen;
- Bereikbaarheid, scheepvaartklasse en wachttijden;
- Scheepvaartveiligheid, boogstralen, hinder en zicht.

6.4 Ruimtegebruik

De opwaardering van het Wilhelminakanaal heeft effect op het ruimtegebruik. In het MER wordt het effect op het bestaande gebruik (wonen, werken, recreatie, en kabels en leidingen) beschreven. De effecten op het ruimtegebruik zijn naar verwachting gering, gezien de gronden die voor de opwaardering nodig zijn, in bezit zijn van de Nederlandse staat en de gemeente Tilburg en in gebruik voor functies die behoren tot het kanaal, zoals de waterkering.

In het MER wordt kwalitatief beschreven of er invloed is op woningen, werken recreatie en kabels en leidingen en wat deze invloed is. Betreft het effect op recreatie kan worden gedacht aan recreatieve vaar- en fietsroutes en recreatief gebruik van het kanaal en sluis III.

De positieve invloed die de opwaardering van het kanaal heeft op het thema economie is reeds beschreven en beoordeeld in het MER voor de opwaardering het gehele Wilhelminakanaal (RWS, 2000). Het MER voor fase 1 sluit aan bij deze beoordeling. Er worden in dit MER voor fase 1 kwalitatief ingegaan op het nut en de noodzaak en de economische kosten en baten.

6.5 Landschap

In het MER wordt aandacht besteed aan (de visuele) invloed van de voorgenomen ontwikkeling op de aanwezige landschapstypen en de voor het landschap karakteristieke elementen, als mede de aansluiting van het kanaal op omliggende woon- en werkgebieden.

6.6 Bodem

Bij de Visievariant treedt vergraving op. Het kanaal wordt verbreed en verdiept. In het MER wordt aandacht besteed aan land- en waterbodems. Om inzicht te krijgen in bodemverontreinigingen wordt een historisch vooronderzoek uitgevoerd. Dit heeft tot doel inzicht te krijgen in de reeds bekende bodemkwaliteitsgegevens en potentieel bodembedreigende activiteiten en installaties ter plaatse van het plangebied. Er wordt aangegeven of verontreinigingen voorkomen, welke invloed (veranderde) grondwaterstromingen op deze verontreinigingen hebben en hoe met bodemvervuilingen moet worden omgegaan.

Tevens wordt in het MER aandacht besteed aan de eventuele verstoring van karakteristieke bodemopbouw, het grondverzet en vrijkomend slib.

6.7 Water

In het kader van het MER wordt een uitgebreid geohydrologisch onderzoek verricht. Dit onderzoek is reeds gestart en wordt naar verwachting in maart 2009 afgerond. Dit betreft een kwantitatief onderzoek, waaruit aanbevelingen voortkomen die de effecten van het huidige ontwerp van de Visievariant compenseren, danwel mitigeren. Op basis van deze aanbevelingen wordt het huidige ontwerp van de Visievariant nog aangepast.

Op basis van het geohydrologisch onderzoek worden in het MER de effecten van de opwaardering op waterstructuur, grondwater, verdroging en vernatting en waterkwaliteit en debiet beoordeeld. Rijkswaterstaat, de Waterschappen Brabantse Delta en De Dommel, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Tilburg zijn betrokken bij het geohydrologisch onderzoek, dat uiteindelijk ook zal leiden tot een watertoets.

6.8 Natuur

In het kader van het MER worden de effecten op de beschermde natuurwaarden in en rond het plangebied in beeld gebracht. De effecten van de opwaardering hangen in hoofdzaak samen met de aspecten ruimtebeslag en verdroging.

Ruimtebeslag - effecten op beschermde soorten langs het kanaal

Effecten op beschermde soorten worden in beeld gebracht door de voorgestelde ontwikkeling te toetsen aan de aanwezige natuurwaarden. In 2008-2009 is hiervoor een inventarisatie naar de aanwezige waarden in het kader van de Flora en faunawet uitgevoerd (Cools, 2009).

Verdroging en vernatting - effect op ecologie in de omgeving van het kanaal

De effecten van verdroging als gevolg van peilverlaging in het kanaal worden in het geohydrologisch onderzoek in beeld gebracht. Het betreft effecten op waterafhankelijke natuurwaarden binnen het invloedsgebied. In dat onderzoek worden tevens ontwerpvoorstellen geformuleerd, waarmee de hydrologische effecten worden gecompenseerd of gemitigeerd. Op basis hiervan wordt de Visievariant uitgewerkt tot het alternatief voor het MER.

Ecologische relaties

In het MER wordt ingegaan op effecten van de opwaardering van het Wilhelminakanaal op de functie die dit kanaal heeft als ecologische verbindingzone.

Een eerste oriëntatie heeft laten zien dat er geen Natura 2000-gebieden door de ingreep worden beïnvloed. In het MER wordt zodoende niet ingegaan op Natura 2000-gebieden.

6.9 Archeologie

In het MER wordt in het effect bepaald van vergraving en grondwaterstandverandering op (potentiële) archeologische waarden. Door middel van een bureauonderzoek worden archeologische waarden binnen het plangebied geïnventariseerd. Het onderzoek biedt een overzicht van de beschikbare kennis van het gebied en daarmee een verwachting ten aanzien van nog onbekende archeologische waarden in het gebied.

Het onderzoek zal worden uitgevoerd conform specificaties voor bureauonderzoek in de KNA versie 3.1. Daarnaast wordt rekening gehouden met de eisen in de gemeentelijke beleidsnota 'Grond voor Verleden' en voor zover van toepassing de eisen die de provincie Noord-Brabant stelt aan archeologisch bureauonderzoek.

6.10 Cultuurhistorie

In het kader van het MER vindt een globale cultuurhistorische analyse plaats. Doel van de cultuurhistorische analyse is het in beeld brengen van de cultuurhistorische waarden in het plangebied en de daaruit vloeiende randvoorwaarden voor herontwikkeling.

6.11 Explosieven

In het kader van het MER vindt een historisch onderzoek plaats naar explosieven in de bodem. Doel van dit onderzoek is het in beeld brengen van eventueel in het plangebied aanwezige niet-geëxplodeerde explosieven/ blindgangers.

6.12 Geluid

Een verandering van het aantal en de klasse van schepen kan effect hebben op de geluidssituatie. In het MER worden de effecten op de geluidssituatie met een model berekend en beoordeeld.

De scheepvaartbewegingen en bijkomende activiteiten (aanmeren, stationaire geluiden van schepen etc.) worden in het rekenmodel ingebracht, alsmede de afscherpende en dempende werking van bestaande bebouwing. Het geluidbelast oppervlak en het aantal geluidbelaste woningen door scheepvaartlawaai worden berekend. Er vindt geen berekening van wegverkeerlawaai of industrielawaai door bedrijven plaats. Dit omdat er in dit MER van uitgegaan wordt dat de aanpassing van het Wilhelminakanaal tussen sluis II en de Dongenseweg op zichzelf niet leidt tot verandering in verkeersbewegingen of bedrijvigheid.

Bij de modellering van de berekeningsmodellen voor het studiegebied wordt uitgegaan van de vereisten zoals vermeld in het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder van 2006. De berekeningen worden uitgevoerd volgens Standaardrekenmethode II en I - indien van toepassing - van dit voorschrift met het softwareprogramma GEONOISE (meest recente versie).

6.13 Luchtkwaliteit

Het opwaarderen van het Wilhelminakanaal kan mogelijk van invloed zijn op de concentraties luchtverontreinigende stoffen op en langs het kanaal door verandering van het scheepvaartverkeer. Deze invloed wordt ondervonden door het verwachte verschil van het scheepvaartintensiteit, het aantal bewegingen met andere (grotere) schepen en het manoeuvreren van schepen voor de sluis. Het doel van het luchtkwaliteitonderzoek is het in beeld brengen van deze effecten en het toetsen hiervan aan luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Een beoordeling van wegverkeer is geen onderdeel van het MER.

Voor het berekenen van de invloed van scheepvaart op de luchtkwaliteit zijn geen goedgekeurde rekenmodellen voorhanden. In het MER wordt gebruik gemaakt van het rekenmodel GeoSTACKS. Dit rekenmodel, gebaseerd op het door het Ministerie van VROM goedgekeurde STACKS+, is geschikt voor berekeningen conform de in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 opgenomen standaardrekenmethoden 1,2 (wegverkeer) en 3 (overige bronnen volgens het Nieuw Nationaal Model).

6.14 Externe veiligheid

In de huidige situatie worden conform de risicoatlas hoofdvaarwegen (RWS, 2003) geen gevaarlijke stoffen over het Wilhelminakanaal vervoerd. De opwaardering naar een zwaardere vaartklasse en de verruiming van het kanaal kan frequenter vervoer van gevaarlijke stoffen tot gevolg hebben. Hiervoor moet volgens de circulaire Risiconormering vervoer van gevaarlijke stoffen verantwoording worden afgelegd. Gezien in het verlengde van het kanaal geen installaties zijn voor het overslaan van gevaarlijke stoffen en het bestemmingsplan van de insteekhaven overslag van gevaarlijke stoffen uitsluit is een toename van het risico echter marginaal. De verwachting is dat er geen plaatsgebonden risico wordt berekend en dat het groepsrisico nihil is tot ver onder de oriëntatiewaarde zal liggen. Zodoende wordt in het MER volstaan met een kwalitatieve beschouwing, aangevuld met een beknopte invulling van de verantwoordingsplicht.

6.15 Overige hinderaspecten

Indien nodig worden aanvullende relevante hinderaspecten meegenomen in het MER. Hierbij valt te denken aan een beschrijving van het aspect licht. Scheepvaart is geen bron van trillingshinder, zodoende wordt trillingshinder door scheepvaart niet opgenomen in het MER.

6.16 Hinder bij de realisatie

Tijdens de verbreding van het Wilhelminakanaal kan op diverse manieren hinder optreden. Dit betreft bijvoorbeeld hinder voor de scheepvaart door stremmingen, geluid, trillingshinder door het slaan van dam/keerwanden en tijdelijke vertroebeling van het water in het kanaal door opwoeling. De effecten die optreden bij de aanleg van het kanaal worden in het MER kwalitatief beschreven.

projectnr. 196466
februari 2009

Opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg
Startnotitie m.e.r.



Literatuurverwijzingen

Commissie voor de milieueffectrapportage (2000) *Toetsingsadvies MER Wilhelminakanaal Tilburg.*

DHV (2007) *MER Vossenbergrand West II.*

DHV (2005) *Traceringsnotitie uitwerking visievariant Wilhelminakanaal Tilburg.*

Cools (2009) *Ecologisch onderzoek verbreding Wilhelminakanaal te Tilburg.*

Gemeente Tilburg (2003) *Tilburgs Verkeers- en Vervoersplan.*

Ministerie van VROM (2008) *Besluit milieueffectrapportage 1994, gewijzigd 2008.*

Ministerie van VROM (2004) *Nota Mobiliteit.*

Ministerie van VROM (2004) *Nota Ruimte.*

Provincie Noord-Brabant (2008) *Interimstructuurvisie Noord-Brabant.*

Provincie Noord-Brabant (2006) *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.*

Provincie Noord-Brabant (2005) *Reconstructieplan / Milieueffectrapport Meierij.*

Provincie Noord-Brabant (2006) *Natuurgebieden Noord-Brabant Atlas 1 Natuurdoeltypen.*

Provincie Noord-Brabant (2004) *Visie Brabantse Kanalen 2004-2050.*

Oranjewoud (2008, concept) *Geohydrologisch onderzoek Wilhelminakanaal Tilburg, huidige situatie.*

Rijkswaterstaat (2000) *Projectnota / MER Wilhelminakanaal.*

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, provincie Noord-Brabant en gemeente Tilburg
(2007) *Bestuursvereenkomst Wilhelminakanaal.*

Internet

Provincie Noord-Brabant, Brabant in kaart - <http://www.brabant.nl/kaartatlas>

projectnr. 196466
februari 2009

Opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg
Startnotitie m.e.r.



Begrippen en afkortingen

alternatief	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
archeologie	wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen
aspect	deelonderwerp voor de effectbepaling
autonome ontwikkeling	1. Ruimtelijk-planologische ontwikkeling van het studiegebied op basis van bestaand en voorgenomen beleid, zonder de voorgenomen activiteit. 2. Ontwikkeling van het studiegebied zonder de voorgenomen activiteit
barrière	een element in het landschap van natuurlijke of kunstmatige aard, dat uitwisseling tussen diersoorten bemoeilijkt of verhindert
beoordelingskader	geheel van aspecten en criteria, op basis waarvan de effecten van de voorgenomen activiteit op de omgeving worden bepaald
bestemmingsplan	gemeentelijk plan ruimtelijke ordening, waarin het gebruik van locaties vastgelegd (bestemd) wordt
bevoegd gezag	1. De overheidsinstantie die bevoegd is tot het nemen van het besluit op grond waarvoor de m.e.r.-verplichting bestaat 2. de overheid die bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer
capaciteit	het aantal vaartuigen dat een vaarweg(gedeelte) per etmaal kan verwerken
Cie m.e.r.	Commissie voor de milieu-effectrapportage
Commissie voor de milieu-effectrapportage	een landelijke commissie van ca. 180 onafhankelijke milieudeskundigen; zij adviseren het bevoegd gezag over de richtlijnen voor het milieueffectrapport en over de kwaliteit van de informatie in het rapport. Per m.e.r. wordt een werkgroep samengesteld.
criterium	de wijze waarop een milieueffect bepaald en gewaardeerd wordt
cultuurhistorie	geschiedenis van het landschap dat voor een belangrijk deel onder invloed van menselijk handelen is ontstaan
ecologie	tak van de wetenschap die zich bezighoudt met eigenschappen van en relaties tussen levende systemen (planten, dieren, levensgemeenschappen) en hun omgeving
ecologische hoofdstructuur (EHS)	het netwerk van nationale en regionale natuurkerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de Nederlandse (rijks)overheid, zoals vastgelegd in de het Structuurschema Groene Ruimte en verder uitgewerkt in provinciale streekplannen

ecologische verbindingzone	gebied opgenomen in de EHS, dat verbreding, migratie en uitwisseling van (dier)soorten tussen natuurgebieden mogelijk maakt
effect	verandering ten opzichte van de huidige situatie en autonome ontwikkeling door / na realisering van de voorgenomen activiteit
EHS	Ecologische Hoofdstructuur (rijksbeleid)
externe veiligheid	veiligheid voor de mens (individueel of in groepen) in de omgeving van gevaarlijke activiteiten, met name activiteiten waarbij gevaarlijke stoffen kunnen vrijkomen
fauna	dieren(wereld)
flora	planten(wereld)
geluidhinder	gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid
huidige situatie	momentele toestand van een gebied of aspect
infrastructuur	systeem van voorzieningen en verbindingen als spoorwegen en vaarwegen, hoofdtransportleidingen, waterleidingen e.d.
initiatiefnemer	degene, die de voorgenomen activiteit wil ondernemen
inspraak	mogelijkheid om informatie te verkrijgen en op basis daarvan een mening, wensen of bezwaren kenbaar te maken, bijvoorbeeld ten aanzien van een activiteit waarover (door de overheid) een besluit zal worden genomen
kanaal	gegraven waterweg
leefbaarheid	maat voor de kwaliteit van de leefomgeving
m.e.r.	milieueffectrapportage, procedure zoals vastgelegd in de Wet Milieubeheer
MER	milieu-effectrapport, rapport waarin de milieueffecten van meerdere alternatieven van een voorgenomen activiteit onderzocht, vergeleken en beoordeeld worden
m.e.r.-plichtige activiteit	activiteit met, volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. van de Wet Milieubeheer en / of de provinciale milieuverordening, naar verwachting dusdanige nadelige milieu-effecten dat een m.e.r. procedure moet worden doorlopen voorafgaand aan realisering
m.e.r.-plicht	de verplichting tot het opstellen van een milieu-effectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit
milieu	het geheel van en de relaties tussen water, bodem, lucht, mensen, dieren, planten en goederen (Wet milieubeheer)
milieu-effecten	gevolgen van een activiteit voor het fysieke milieu, gezien vanuit het belang van de bescherming van mensen, dieren, planten, goederen, water, bodem, lucht en de relaties daartussen, alsmede de bescherming van esthetische, natuurwetenschappelijke en cultuurhistorische waarden (Wet milieubeheer)

MMA	meest milieuvriendelijk alternatief, het alternatief met de minst nadelige milieu-effecten
mobiliteit	1 verplaatsingsgedrag 2 aantal en lengte van verplaatsingen per inwoner en tijdseenheid
natuurgebied	gebied met duidelijke natuur- en landschapswaarden die in hun planologische functie-aanduiding (mede) tot uiting komen
nul-alternatief	alternatief waarbij de huidige situatie blijft voortbestaan. De ontwikkelingen vinden plaats zonder dat verdere maatregelen getroffen worden om het gesignaleerde probleem op te lossen. Ontwikkelingen op basis van al vastgestelde plannen worden in het nul-alternatief meegenomen.
plangebied	gebied, waarop de voorgenomen activiteit rechtstreeks betrekking heeft, en dat wordt opgenomen in het bestemmingsplan
referentiesituatie	huidige situatie en autonome ontwikkeling: toekomstige situatie van een gebied of aspect op basis van ontwikkeling van de huidige situatie onder invloed van bestaand en voorgenomen beleid
richtlijnen	projectspecifieke, inhoudelijke aanwijzingen / eisen van het bevoegd gezag en / of de Commissie m.e.r., betreffende de inhoud van het milieu-effectrapport
sluis	kunstmatige, beweegbare waterkering die de verbinding tussen twee wateren kan afsluiten of openstellen en waarmee een verschil in waterpeil voor schepen overbrugt kan worden.
startnotitie	aanmelding door de initiatiefnemer van de voorgenomen activiteit bij bevoegd gezag, officieel begin van de m.e.r.-procedure
studiegebied	gebied, waar als gevolg van de voorgenomen activiteit effecten kunnen optreden (omvang kan per aspect variëren)
variant	manier waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd
verkeersintensiteit	het aantal voertuigen dat een punt gedurende een bepaalde tijdspassageert
versnippering	het uiteenvallen van het leefgebied in kleinere eenheden
vigerend	(rechts)geldend
voorgenomen activiteit	datgene, wat de initiatiefnemer wil realiseren
wettelijke adviseurs	de in de Wet milieubeheer wettelijk aangewezen adviseurs inzake m.e.r.-plichtige activiteiten

projectnr. 196466
februari 2009

Opwaardering van het Wilhelminakanaal vanaf sluis II tot de Dongenseweg
Startnotitie m.e.r.



Bijlage 1 Nadere toelichting op m.e.r.-procedure

B 1.1 Procedure in hoofdlijnen

In hoofdlijnen bestaat de m.e.r.-procedure uit de volgende stappen:

- opstellen startnotitie door initiatiefnemer;
- indienen startnotitie bij bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 1 Wet Milieubeheer);
- versturen startnotitie naar Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 3 Wet Milieubeheer);
- publicatie en tervisielegging startnotitie door bevoegd gezag (artikel 7.12, lid 4 Wet Milieubeheer);
- indien het bevoegd gezag zelf initiatiefnemer is, deelt het dit mee aan de Commissie m.e.r. en wettelijke adviseurs (artikel 7.13. lid 1 Wet Milieubeheer);
- inspraak ten behoeve van de richtlijnen voor het MER; in de inspraakperiode, die 6 weken duurt, kan een informatie- / inspraakmoment worden gehouden (artikel 7.14, lid 4 Wet Milieubeheer);
- advisering (o.a. door landelijke Commissie voor de milieueffectrapportage en wettelijke adviseurs) over de richtlijnen; dit resulteert in een advies van de Commissie voor de inhoud van de richtlijnen (artikel 7.14, lid 2 Wet Milieubeheer);
- vaststellen richtlijnen voor het opstellen van het MER; als het ware de inhoudsopgave voor het MER. Deze richtlijnen worden vastgesteld door bevoegd gezag (artikel 7.15, Wet Milieubeheer);
- opstellen MER en van de (voor)ontwerpen van de besluiten die mede op basis van het MER zullen worden genomen (artikel 7.9 en 7.10 Wet Milieubeheer);
- indienen MER en (voor)ontwerpbesluit bij bevoegd gezag;
- aanvaarden (artikel 7.18 lid 1 Wet Milieubeheer), bekendmaken en ter visie leggen van het MER (artikel 7.20 lid 2 Wet Milieubeheer) en (voor)ontwerpen van de besluiten door het bevoegd gezag).
- inspraak, advies en overleg (artikel 7.23, 7.24, 7.25 Wet Milieubeheer);
- toetsen van het MER door de Commissie m.e.r. (artikel 7.26 Wet Milieubeheer);
- betrekken van het MER en de resultaten van inspraak en advies bij het nemen van de besluiten (artikel 7.35 en 7.37 Wet Milieubeheer);
- evalueren van de effecten (artikel 7.39 Wet Milieubeheer); en zonodig nemen van aanvullende maatregelen of aangepaste besluiten (artikel 7.42 Wet Milieubeheer).

B 1.2 Startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. Hiermee kondigt de initiatiefnemer de voorgenomen activiteit officieel aan. De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Conform artikel 2 van het Besluit startnotitie milieueffectrapportage [VROM, 2008] zijn de volgende onderwerpen beschreven:

- beschrijving probleem- en doelstelling van de voorgenomen activiteit;
- beschrijving van genomen en te nemen besluiten;
- globale beschrijving van het studiegebied;
- beschrijving van de voorgenomen activiteit en mogelijke alternatieven en varianten;
- globale beschrijving van de te verwachten gevolgen voor het milieu;
- globale beschrijving van de procedurele aspecten.

B 1.3 Inspraak op de startnotitie

De startnotitie dient om richting te geven aan het milieueffectrapport (MER). Inspraakreacties op de startnotitie en de adviezen van wettelijke adviseurs vormen de basis voor de richtlijnen voor het MER. In de richtlijnen wordt aangegeven 'wat en hoe' in het MER aan de orde moet komen.

Het openbaar maken van deze startnotitie door bevoegd gezag vormt het begin van de m.e.r. procedure. De inspraakperiode van zes weken start na publicatie van deze startnotitie. Tijdens deze periode zal een inloopavond worden gehouden met de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.

De inspraak op de startnotitie is erop gericht de onderzoeksvragen voor het MER scherper te maken: welke omgevingsfactoren moeten in beeld worden gebracht, welke alternatieven moeten worden onderzocht, welke milieueffecten zijn van belang, etc. In de inspraakperiode kan een ieder zowel mondeling als schriftelijk zienswijzen naar voren brengen. De startnotitie vormt de basis voor de inspraak en voor het advies over de op te stellen richtlijnen voor het MER.

Door het bevoegd gezag wordt de startnotitie gezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek om een advies voor richtlijnen op te stellen ten behoeve van de inhoud van het MER. De Commissie voor de m.e.r. heeft daartoe tot uiterlijk 9 weken na de openbare kennisgeving van de startnotitie de gelegenheid. Bevoegd gezag stuurt de startnotitie tevens naar de wettelijke adviseurs met het verzoek om een advies. De Commissie voor de m.e.r. betreft in haar advies voor richtlijnen de reacties van de insprekers en adviseurs.

De richtlijnen voor de inhoud van het MER worden uiterlijk 13 weken na de openbare kennisgeving door het bevoegd gezag vastgesteld. Daarbij wordt rekening gehouden met het advies van de Commissie voor de m.e.r. en met de ingekomen reacties en de adviezen van de wettelijke adviseurs.

B 1.4 Het opstellen van het MER

Aan de hand van de richtlijnen wordt het MER opgesteld. Conform artikel 7.10 van het besluit m.e.r. [VROM, 2008] bevat een MER tenminste een beschrijving van:

- probleem en doelstelling ;
- de voorgenomen activiteit, alternatieven en varianten;
- genomen en te nemen besluiten;
- de huidige situatie en autonome ontwikkeling van het studiegebied;
- de effecten van de voorgenomen activiteit op het studiegebied;
- leemten in kennis en aanzet tot evaluatieprogramma;
- samenvatting.

In de periode dat het MER wordt gemaakt wordt ook gewerkt aan het opstellen van de (ontwerpen voor de) ruimtelijke besluiten over het plangebied. Het onderzoek van de milieueffecten wordt, samen met de resultaten van eventuele andere onderzoeken en de verdere uitwerking van de plannen gebruikt om keuzes te maken over de inhoud en de vorm van de ruimtelijke besluiten.

Na voltooiing wordt het MER aangeboden aan het bevoegd gezag, dat toetst of het MER aanvaardbaar is. Daarbij gaat het erom of het MER voldoet aan de richtlijnen en of het voldoende informatie bevat ten behoeve van de besluitvorming.

B 1.5 Van MER naar besluiten

Na aanvaarding door het bevoegd gezag wordt het MER onderworpen aan inspraak. Deze inspraakronde is gekoppeld aan de eerste tervisielegging van de besluiten die (mede) op basis van het MER zullen worden genomen.

Het MER wordt ter toetsing aangeboden aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit over het MER, waarbij rekening wordt gehouden met adviezen van wettelijke adviseurs en met de inspraakreacties.

De Commissie m.e.r. geeft haar advies uiterlijk 5 weken na de dag waarop de openbare zitting wordt gehouden of na het einde van de terinzagelegging als er geen openbare zitting plaatsvindt.

Met een toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage kan bevoegd gezag de besluiten verder in procedure brengen.

B 1.6 Rolverdeling in de m.e.r procedure

Initiatiefnemer

Rol:

- het opstarten van de voorbereidingen om te komen tot de realisatie, waaronder het opstellen van de startnotitie en het MER.

Rijkswaterstaat Noord-Brabant

Bevoegd gezag

Rol:

- vaststellen van de richtlijnen voor het opstellen van het MER;
- beoordelen van de aanvaardbaarheid van het MER;
- inwinnen van adviezen bij diverse instanties.

Gemeenteraad van de gemeente Tilburg

Commissie voor de milieueffectrapportage

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen (advies-richtlijnen);
- uitbrengen van advies over de juistheid en volledigheid van het MER (het toetsingsadvies).

N.B. Bij het opstellen van deze adviezen moet de commissie rekening houden met de adviezen van de wettelijke adviseurs en de overige ontvangen reacties.

Wat is de commissie voor de milieueffectrapportage?

Een bij wettelijke regeling ingestelde landelijke commissie. Deze onafhankelijke commissie bestaat uit deskundigen op uiteenlopende terreinen binnen het vakgebied milieu. Voor elke afzonderlijke m.e.r.-procedure wordt een afzonderlijke werkgroep samengesteld. De werkzaamheden van de landelijke commissie en van de werkgroepen worden ondersteund door het secretariaat van de commissie. Dit secretariaat is gevestigd in Utrecht.

Wettelijke adviseurs

Rol:

- uitbrengen van advies aan het bevoegd gezag over de richtlijnen die het bevoegd gezag moet vaststellen;
- uitbrengen van advies over de kwaliteit en volledigheid van het MER.

Wie zijn de wettelijke adviseurs?

Op grond van de wettelijke regeling voor de milieueffectrapportage (artikel 7.1 lid 2 Wet Milieubeheer) behoren hiertoe:

- de regionale Inspecteur voor de hygiëne van het milieu van het ministerie van VROM;
- de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV;
- de adviseurs die krachtens de wettelijke regeling voor het tot stand komen van het ruimtelijk plan als zodanig optreden.

Insprekers

In de procedure van de milieueffectrapportage zijn twee momenten voorzien waarop een ieder gebruik kan maken van inspraak:

- naar aanleiding van de uitgebrachte startnotitie. Hierbij gaat het vooral om voorstellen voor de te formuleren alternatieven en voor de te onderzoeken milieuaspecten. Het bevoegd gezag zal uiteindelijk - na advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage - bepalen of de voorstellen in de definitieve richtlijnen worden opgenomen;
- naar aanleiding van het presenteren van het MER.

De inspraakmogelijkheden gaan gepaard met het ter visie leggen van de desbetreffende stukken. Het bevoegd gezag doet hiertoe openbare kennisgevingen.