

Vergaderjaar 2000–2001

18 106

Voortgang rivierdijkversterkingen

Nr. 104

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-STAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 oktober 2000

Hierbij doe ik u, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mijn standpunt inzake de Tracéwet-procedure Zandmaas/Maasroute toekomen. Vanzelfsprekend wordt in dit standpunt primair ingegaan op die onderdelen die tracéwetplichtig zijn; voor de Zandmaas worden echter, gelet op de samenhang en de innerlijke consistentie van het gekozen pakket, ook die maatregelen vermeld waarvoor het reguliere streek- en bestemmingsplanspoor zal worden gevolgd. Voor zover het Standpunt betrekking heeft op maatregelen die onder de werking van de Tracéwet vallen (expliciet verderop aangegeven) is deze brief te beschouwen als het standpunt overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 9 en 11 eerste lid van de Tracéwet.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel van het project

De Zandmaas en de Maasroute zijn beide onderdeel van het project De Maaswerken. Naar aanleiding van het hoogwater van 1993 heeft de Commissie Watersnood Maas geadviseerd over een betere hoogwaterbescherming langs de Maas. Direct na het hoogwater van 1995 heeft het Kabinet besloten om variant 2B van het advies van de commissie-Boertien-2 (hoogwaterbescherming via overwegend zomerbedmaatregelen) versneld, namelijk voor 2006, en in combinatie met beperkte natuurontwikkeling uit te voeren. Onderdeel van deze variant is de aanleg van kades in 1995/1996 om de achter de kades gelegen bevolkingscentra op korte termijn een bescherming van 1:50 te bieden. Om budgettaire redenen heeft het kabinet in 1997 besloten de planhorizon te verlengen tot 2015. De bestaande plannen voor verbetering van de Maas als vaarweg (Maasroute) zijn toen gecombineerd met de plannen voor de verbetering van de hoogwaterbescherming (Zandmaas). Niet alleen zien de plannen

op hetzelfde gebied, maar ook inhoudelijk vertonen de plannen samenhang en onderlinge afhankelijkheid.

Niet deel uitmakend van het nu voorliggende standpunt, maar wel behorend tot het project De Maaswerken is de studie naar en de uitvoering van het deelproject Grensmaas. Voor dit deelproject is, anders dan voor de Zandmaas en Maasroute, de randvoorwaarde van budgetneutraliteit geformuleerd. De uitvoering van de Grensmaas zal middels publiek-private samenwerking (met delfstoffenwinning als motor) worden vormgegeven; hiervoor wordt het provinciale en gemeentelijke ruimtelijke ordeningsinstrumentarium ingezet.

In 1997 zijn in de bestuursovereenkomst de projecten Grensmaas en Zandmaas/Maasroute organisatorisch samengevoegd in De Maaswerken.

Het deelproject **Maasroute** beoogt de verbetering van de scheepvaartroute vanaf het Maas-Waalkanaal tot Ternaaien (in België). De doelstelling van het Maasrouteproject is om de **vaarroute** veiliger, vlotter en beter toegankelijk te maken voor goederentransport over water.

Het doel van het Zandmaasproject is om de hoogwater**overlast** te verminderen, zodanig dat de bevolking achter de kaden van de Zandmaas een beschermingsniveau van 1:250 wordt geboden. Met dit beschermingsniveau wordt de **kans op overstromingen** sterk verkleind van ongeveer 1 maal per 20 tot 50 jaar naar 1 maal per 250 jaar. De beschermingsdoelstelling is in 1998 geconcretiseerd in die zin dat er een inspanningsverplichting bestaat dat per 2006 de beschermingsdoelstelling voor 70–80%, en uiterlijk in 2015 voor 100% gerealiseerd dient te zijn. De tweede doelstelling van het Zandmaasproject luidt het realiseren van een beperkte natuurontwikkeling.

1.2 Karakteristiek van de gekozen oplossing voor Maasroute en Zandmaas

Op basis van de uitgevoerde studie en ingekomen reacties is ten aanzien van beide deelprojecten op hoofdlijnen is het hierna in deze brief beschreven standpunt ingenomen. Kort samengevat voldoet het standpunt ten aanzien van de deelprojecten aan de volgende karakteristieken:

Maasroute:

- gekozen wordt voor een verruiming van de noord-zuidtak van de Maas welke noodzakelijk is voor het behoud van een concurrerende scheepvaart op de Maas. Tussen 2010 en 2050 kan de Maasroute tot 25 miljoen ton van de groei van het wegvervoer overnemen. Langs de noord-zuidtak dempt dit de aanwas van vrachtwagenritten met de helft;
- voorgesteld wordt conform het SVV-streefbeeld voor de Maasroute het voorkeursalternatief klasse Vb met 3,5 meter diepgang te hanteren, maar dit voornamelijk alleen voor de noord-zuidtak tot tracébesluit te brengen, omdat de verruiming van de oost-westtak voor de scheepvaart voornamelijk minder baten heeft en een alternatieve oplossing van het capaciteitsknelpunt bij sluis Grave voorhanden lijkt.

Zandmaas:

- uitgaande van het beschikbare budget is een evenwichtig pakket samengesteld waarbij de nadruk ligt op hoogwaterbescherming. Tegelijkertijd heeft de uitvoering van een aantal maatregelen uit dit pakket een positief effect op het verbeteren van de scheepvaartfunctie;
- het gekozen pakket geeft voor het Zandmaasgebied een hoogwater-

- bescherming voor 92% van de bewoners achter de kades (op een beschermingsniveau van 1/250). Hiermee komt dit pakket in belangrijke mate tegemoet aan de naar aanleiding van de hoogwaters van 1993 en 1995 toegezegde hoogwaterbescherming. Gedurende de uitvoering van de maatregelen zal ook het beschermingsniveau van de resterende 8% van de bevolking verbeteren;
- dit pakket is in het bestuurlijk overleg van 30 maart 2000 besproken met de convenantpartners (LNV en de provincie Limburg) en nadien op kleine onderdelen verder geoptimaliseerd. De convenantpartners aan rijkszijde zijn van mening dat het nu voorliggende maatregelenpakket binnen de financiële randvoorwaarde aanvaardbaar is. Ondanks veelvuldig bestuurlijk overleg heeft de Provincie Limburg mij laten weten op dit moment niet te kunnen instemmen met het thans voorliggende standpunt. Dit betreur ik zeer. Toch meen ik dat er sprake is van een evenwichtig standpunt voor de Zandmaas. Vanuit mijn verantwoordelijkheid wil ik nu zo spoedig mogelijk daadwerkelijk een begin maken met het realiseren van bescherming van de burgers in Limburg. Dit wil ik niet ophouden door verdere discussies over het standpunt. Om die reden heb ik besloten de verzending van het standpunt aan de Staten-Generaal niet langer op te houden.

1.3 Procedure voor planologische inpassing

Omdat de ingrepen in het kader van het Maasrouteproject en het Zandmaasproject voornamelijk plaats hebben in hetzelfde deel van de Maas en elkaar wederzijds beïnvloeden is in eerste instantie besloten om beide projecten te integreren en voor zover mogelijk in één besluitvormingsprocedure, namelijk de Tracéwet onder te brengen. Daartoe is onder meer één trajectnota gepubliceerd, waarin zowel de Zandmaas als de Maasroute is opgenomen.

In 1999 is de Trajectnota/MER Zandmaas/Maasroute gepubliceerd en de fase van inspraak en advies afgesloten.

In het deelproject Zandmaas hebben zich nog de volgende procedurele ontwikkelingen voorgedaan:

- de Commissie MER heeft in haar toetsingsadvies gevraagd aanvullende hoogwaterberekeningen uit te voeren alvorens een standpunt in te nemen. De resultaten van de aanvullende berekeningen zijn in december 1999 bekend geworden waarop Commissie MER januari 2000 heeft laten weten dat voldoende informatie beschikbaar is voor het innemen van een standpunt;
- inmiddels is gebleken, mede naar aanleiding van jurisprudentie (beperkte uitleg tracéwet) van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, dat althans voor het deelproject Zandmaas **niet alle maatregelen uit het gekozen pakket** met gebruikmaking van de **Tracéwet** gerealiseerd kunnen worden. Voor nadere informatie over de juridische achtergronden verwijs ik U korthedshalve naar de brief die ik over dit onderwerp aan de provincie Limburg heb geschreven. Het geheel aan maatregelen wordt opgeknipt in een tweetal delen. Één **deel** moet **via de tracéwet** worden geregeld en het andere **deel** moet **via het streekplan en het bestemmingsplan** worden geregeld. Omwille van de samenhang en innerlijke consistentie van het gekozen pakket maatregelen geef ik, zoals gezegd, in deze brief een **totaal overzicht van de maatregelen** die uitgewerkt zullen worden, waarbij wel duidelijk onderscheid zal worden gemaakt tussen maatregelen die wel en niet onder de Tracéwetprocedure vallen.

1.4 Financiële inpassing

Voor de Maasroute is in de planstudietabellen van het MIT tot nog toe een bedrag geraamd van hfl. 900 mln. Met de keuze voor het voorliggende standpunt worden de realisatiekosten nu geschat op een bedrag van ongeveer f 700 mln. Hiervoor is in de periode 2005–2010 circa 350 mln. gereserveerd binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het streven is om de resterende middelen na 2010 voor dit project te reserveren binnen de dan beschikbare middelen.

Voor het project Zandmaas is op dit moment een budget van f 680 mln. beschikbaar uit V&W-middelen. Dit geld wordt ingezet in de periode tot en met 2014. Daarnaast stelt LNV op dit moment 27 mln. beschikbaar voor de realisatie van natuur, op basis van de regeling Natuurbeheer. De bijdrage van LNV is afhankelijk van de aard en omvang van de maatregelen gericht op natuurontwikkeling. Hierbij is het compensatiebeginsel van toepassing. Met dit budget wordt, zoals gezegd, de doelstelling ten aanzien van hoogwaterbescherming in belangrijke mate (92%) gerealiseerd. Daarnaast is er, mede bij de andere convenantpartners, een hoger ambitieniveau voor met name de doelstelling natuurontwikkeling. In het bestuurlijk overleg van 30 maart jongstleden waaraan ik reeds eerder refereerde, is daarom een tweede pakket afgesproken waarin al die maatregelen zijn opgenomen die nodig zijn om de hoogwaterbeschermingsdoelstelling en de natuurdoelstelling volledig te realiseren. In dat overleg is de afspraak gemaakt dat de convenantpartners op termijn zullen bezien in hoeverre voor pakket 2 middelen vrijgemaakt kunnen worden in hun begrotingen.

2. MAASROUTE

2.1 Probleemanalyse

De Maasroute bestaat uit een oost-westtak en een drukker bevaren noord-zuidtak. De oost-westtak loopt van Hedel bij Den Bosch tot Heumen; de noord-zuidtak loopt van Weurt aan de Waal via Heumen tot de Belgische grens (sluis Ternaaien). De Maasroute bestaat uit de Zandmaas, het Maas-Waalkanaal, het Lateraalkanaal en het Julianakanaal. De Maasroute is aangemerkt als TEN-vaarweg en maakt als zodanig deel uit van het Trans-Europese Netwerk.

De Maasroute is thans een hoofdvaarweg van klasse Va met beperkte diepgang. Het vormt met de Waal, het Schelde-Rijnkanaal en het Albertkanaal de «Benelux-vaarwegruit», waarin de Maas als enige verbinding minder dan klasse Vb is. Omdat de vraag naar grotere schepen structureel groeit zijn op termijn zowel de vlotheid op, als de toegankelijkheid van de Maasroute in het geding. Hoewel bij toenemende scheepsgroote voor dezelfde hoeveelheid lading minder schepen nodig zijn zullen vanwege de groei van het ladingvolume sluisen overbelast raken.

De beschikbaarheid tijdens hoog water van sluis Weurt (vanwege te lage bruggen) vormt voor de scheepvaart op dit moment het belangrijkste knelpunt. Op korte termijn schiet bovendien de capaciteit van de sluisen Heel en Heumen tekort waardoor de wachttijden zullen oplopen tot 80–90 minuten. Na 2030 zullen naar verwachting capaciteitsproblemen ontstaan bij de sluisen Sambeek, Maasbracht en Born. Behalve bij Heel is de diepgang voor klasse Va- en Vb-schepen en zeerrievervaart in alle sluisen onvoldoende. Deze bedraagt minder dan 3 meter, terwijl minimaal 3,5 meter nodig is voor een redelijk efficiënte inzet van de schepen. Daarnaast is de lengte van de sluiscolken bij Maasbracht,

Born, Grave, Limmel en Heel te kort voor Vb-schepen. De Maas is hierdoor slechts deels toegankelijk voor tweebaksduwvaart en zeeriviervaart en dan nog onvolledig geladen en gedurende slechts een deel van het jaar. Dit is vooral nadelig voor de ontwikkeling van regionale overslagcentra zoals in Gennep en Stein. Ook uit de inspraak blijkt het belang dat de transportwereld hecht aan de opwaardering tot klasse Vb en een diepgang van minimaal 3,5 meter. De provincie vindt dit in ieder geval nodig tot Stein. In de praktijk blijkt de behoefte ook uit het snel toenemend aantal aanvragen om met grotere schepen dan toegestaan te mogen varen.

2.2. Nut en noodzaak Maasroute

Nut en noodzaak van het Maasrouteproject blijken uit de potentiële bijdrage aan de beleidsdoelen en de knelpunten in de Maasroute die dit in de weg staan. Hoofddoel van het goederenvervoerbeleid is een goede bereikbaarheid van de landsdelen en het buitenland en een duurzaam goederenvervoer. De hiertoe noodzakelijke modal shift van weg naar water is in belangrijke mate afhankelijk van de mogelijkheid om met grotere en dus efficiëntere schepen te kunnen varen. Blijft de Maas niet bij de tijd dan verslechtert de concurrentiepositie van de scheepvaart en zal lading door het wegvervoer worden overgenomen. Volgens het SVV-2 dient de Maasroute daarom over de gehele lengte geschikt te worden gemaakt voor tweebaksduwvaart (klasse Vb).

De baten van de verbetering van de Maasroute volgens het SVV-streefbeeld (klasse Vb) met 3,5 meter diepgang zijn berekend uitgaande van resp. geen, een matige en een intensieve overheidsbeïnvloeding van de vervoerwijzekeuze. Bij de eerste twee stijgt het vervoervolume zonder opwaardering van de Maasroute van 39 miljoen ton in 1994 tot 40 resp. 50 miljoen ton in 2050. Na verbetering is dit in 2050 60 resp. 75 miljoen ton (waarvan 75% op de noord-zuidtak). Dat wil zeggen dat de binnenvaart na verbetering van de Maasroute in 2050 jaarlijks 20 tot 25 miljoen ton van de groei van het wegvervoer langs de Maasroute kan overnemen. Op de A2/A73 dempt dit volgens het midden-scenario de aanwas van vrachtwagenritten vanaf 2010 met de helft. Dit betekent een vermindering van het aantal vrachtwagenritten in 2050 met 8300 per etmaal, overeenkomend met 1300 resp. 160 000 ton minder uitstoot van NO_x resp. CO₂ per jaar.

2.3 Onderzochte alternatieven

In de Trajectnota/MER zijn een aantal scheepvaartalternatieven gezien die met name zijn gericht op de verbetering van de efficiency van de scheepvaart. De alternatieven hebben een oplopend ambitieniveau en verschillen op het punt van de vaarwegklasse (Va of Vb), de diepgang, de lengte van het te verruimen traject en tot op zekere hoogte de milieueffecten.

Nulalternatief: De Maasroute wordt niet verbeterd en blijft op het traject Weurt – Ternaaien tot 3 meter diepgang doorgaand alleen bevaarbaar met klasse Va-schepen (eenbaksvaart) en op het traject Weurt-Maasbracht, afhankelijk van de stroomsnelheid, gemiddeld 9 maanden per jaar tot 2,8 meter diepgang met tweebaksduwvaart. Door diepgangsrestricties en oplopende wachttijden wordt de bestaande vloot sub-optimaal benut en zijn de transportkosten relatief hoog. Ook kan de vloot niet meegroeien met de landelijke schaalvergroting in de binnenvaart. Hierdoor komt tweebaksduwvaart weinig voor en blijven schaalvoordelen uit. Relatieve verslechtering van de bereikbaarheid over water in de Maascorridor en negatieve modal shift. Strijdig met het SVV-streefbeeld.

Va-3,5 meter-alternatief: De gehele Maasroute wordt doorgaand bevaarbaar met klasse Va-schepen tot 3,5 meter diepgang i.p.v. 3 meter. Daarbij wordt het Julianakanaal verbreed tot een volwaardige klasse Va-vaarweg. De eerdergenoemde overschrijding van wachttijdlimieten wordt opgeheven door uitbreiding van de schutcapaciteit. Door diepgangsvergroting en een snellere passage van sluisen wordt de bestaande vloot beter benut en dalen de transportkosten. Daarnaast ontstaan beperkte schaalvoordelen. Er is geen substantiële ontwikkeling van tweebaksduwvaart. Beperkte modal shift en een geringe verbetering van de bereikbaarheid over water op de Maasroute. Voldoet niet aan het SVV-streefbeeld.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA): De gehele Maasroute wordt doorgaand bevaarbaar met klasse Va-schepen tot 3,5 meter diepgang. Om het milieu te sparen wordt alleen het traject Weurt-Born bevaarbaar met tweebaksduwvaart (klasse Vb) tot 3,5 meter diepgang en wordt het Julianakanaal bezuiden Born slechts verbreed binnen het bestaande profiel. De overschrijding van wachttijdlimieten bij sluisen wordt opgeheven door uitbreiding van de schutcapaciteit. Door diepgangsvergroting en een snellere passage van sluisen wordt de bestaande vloot beter benut en dalen de transportkosten. Daarnaast ontstaan schaalvoordelen door de ontwikkeling van tweebaksduwvaart op het noordelijke deel van de Maasroute tot Born, echter niet tot de belangrijke Maashaven Stein. Verhoogde modal shift en een goede bereikbaarheid over water in het noordelijke en drukste deel van de Maasroute. Voldoet deels aan het SVV-streefbeeld. Tegen de voorgestelde verbreding van het Julianakanaal door middel van damwanden is geageerd door natuurorganisaties. Deze verbreding blijkt slechter voor fauna dan de voorgestelde verbreding in de alternatieven Va-3,50 meter en Vb-3,50 meter.

Vb-3,5m Alternatief: De gehele Maasroute wordt doorgaand bevaarbaar voor tweebaksduwvaart tot 3,5 meter diepgang. Hiermee voldoet ook de gehele Benelux-vaarwegruit aan het streefbeeld. De overschrijding van wachttijdlimieten bij sluisen wordt opgeheven door uitbreiding van de schutcapaciteit. Door diepgangsvergroting en een snellere passage van sluisen wordt de bestaande vloot beter benut en dalen de transportkosten. Daarnaast ontstaan verhoogde schaalvoordelen door de ontwikkeling van tweebaksduwvaart op de trajecten Hedel/Weurt – Belgische grens. Verhoogde modal shift en een goede bereikbaarheid over water op de gehele Maasroute. Voldoet volledig aan het SVV-streefbeeld.

Vb-4m Alternatief: De gehele Maasroute wordt doorgaand bevaarbaar voor zowel klasse Va- als Vb-schepen tot 4 meter diepgang. De overschrijding van wachttijdlimieten bij sluisen wordt opgeheven door uitbreiding van de schutcapaciteit. Door diepgangsvergroting en een snellere passage van sluisen wordt de bestaande vloot optimaal benut en dalen de transportkosten maximaal. Daarnaast ontstaan maximale schaalvoordelen door een verhoogde inzet en een optimale benutting van tweebaksduwvaart op het de trajecten Hedel/Weurt – Belgische grens. Maximale modal shift en een maximale bereikbaarheid over water op de gehele Maasroute. Voldoet ruim aan het SVV-streefbeeld, maar de kosten-batenverhouding is door de zeer hoge kosten ongunstig.

2.4 Voorkeursalternatief

De opwaardering van de noord-zuidtak van de Maasroute tot klasse Vb met een diepgang van minstens 3,5 meter is overeenkomstig het streefbeeld van het SVV-2. Deze ingreep is maatschappelijk rendabel. Economisch doordat het in hoge mate bijdraagt aan een efficiënte scheepvaart; beleidsmatig gelet op het aanzienlijke potentieel aan modal shift en het feit dat het in de praktijk (vrijwel) even milieuvriendelijk is als het MMA.

Aansluitend op de te bouwen klasse Vb-sluis bij Ternaaien, wordt over de gehele route internationale tweebaksduwvaart mogelijk, hetgeen in overeenstemming is met de status van TEN-vaarweg.

Gelet op het bovenstaande en de resultaten van inspraak, advies en onderzoek heeft het Vb-3,5m alternatief van de Trajectnota/MER de voorkeur. Daarbij heeft een opwaardering van de noord-zuidtak Weurt-Ternaaien, gelet op de intensievere scheepvaart, hogere prioriteit dan de opwaardering van de oost-westtak.

2.5 Standpunt

Op basis van de inspraakreacties op de Trajectnota/MER en de uitgevoerde kosten-batenanalyses voor de diverse alternatieven is mijn standpunt inzake Maasroute als volgt:

- De verruiming van de noord-zuidtak van de Maas tot klasse Vb met 3,5 meter diepgang is noodzakelijk voor het behoud van een concurrerende scheepvaart op de Maas en is een maatschappelijk rendabele investering. Tussen 2010 en 2050 kan de Maasroute tot 25 miljoen ton van de groei van het wegvervoer overnemen. Langs de noord-zuidtak dempt dit de aanwas van vrachtwagenritten met de helft.
- Voorgesteld wordt conform het SVV-streefbeeld voor de Maasroute het voorkeursalternatief klasse Vb met 3,5 meter diepgang te hanteren, maar dit voorsnog alleen voor de noord-zuidtak tot tracébesluit te brengen, omdat de verruiming van de oost-westtak voorsnog minder prioriteit heeft en een alternatieve oplossing van het capaciteitsknelpunt bij sluis Grave voorhanden lijkt.

Uitwerken tot ontwerp-Tracébesluit

- Verhogen bruggen over sluis Weurt
- Bouwen keersluis Heumen
- Verruimen bocht Steijl
- Bouwen 3e sluis kolk Heel
- 15 cm peilopzet stuwpannd Linne
- Verlengen sluis kolk te Maasbracht
- 25 cm peilopzet Julianakanaal Born-Maasbracht
- Verlengen sluis kolk te Born
- Verbreden Julianakanaal Born-Stein aan oostzijde
- Verdiepen en verbreden oude sluis Sambeek
- Verdiepen en verbreden oude sluis Belfeld
- Vervangen sluis Limmel door keersluis
- Verbreding Julianakanaal Stein-Limmel aan westzijde
- Verruiming Julianakanaal Bocht Elsloo
- 10 cm peilopzet Julianakanaal Born-Limmel

Buiten Tracébesluit

- aanvullende maatregel op TN/MER
- herstel jacht sluis Grave

- Voorgesteld wordt om vanaf 2005 te starten met de opwaardering van het drukste traject Weurt – Stein tot klasse Vb met 3,3 meter diepgang en dit in principe zo snel mogelijk daarna verder te verdiepen tot 3,5 meter; echter de uitvoeringstermijn van het overige traject tot de Belgische grens afhankelijk te stellen van de feitelijke ontwikkeling van de scheepvaart op dat traject. Ook de Commissie MER heeft in haar toetsingsadvies hierop gewezen. De scheepvaartontwikkelingen zullen daarom de komende jaren nauwgezet worden gevolgd teneinde de uitvoeringstermijn van de verbreding met meer zekerheid vast te kunnen stellen.

- Tijdens de OTB fase zal de uitvoeringsvolgorde verder worden uitgewerkt tot een samenhangend pakket van maatregelen.
- Bovengenoemd ingrepenpakket is gebaseerd op de veronderstelling dat in het kader van Zandmaas in het stuwpand Grave een peilopzet van tenminste 25 cm wordt gerealiseerd. Indien dit niet het geval is zal de schutsluis Heumen aangepast dienen te worden.
- In de planstudietabellen van het MIT is tot nog toe een bedrag geraamd van ruim f 900 miljoen. Met de keuze voor het alternatief Vb-3,5 op de noord-zuidas worden de kosten nu geschat op een bedrag van ongeveer f 700 miljoen. In de periode 2005–2010 is circa f 350 miljoen gereserveerd binnen de begroting van het Infrastructuurfonds. Het streven is om de resterende middelen na 2010 voor dit project te reserveren binnen de dan beschikbare middelen.

2.6 Overwegingen

2.6.1 Verruiming Julianakanaal

In de Trajectnota/MER is een tweetal alternatieven uitgewerkt voor de verbreding van het Julianakanaal. Het eerste alternatief is opgenomen in het MMA en bestaat uit een verbreding binnen het bestaande profiel door middel van damwanden. Naast een onrustig golfpatroon op de vaarweg, wat met name de veiligheid voor de recreatievaart vermindert, blijkt deze verbredingswijze tevens de passeerbaarheid voor fauna te minimaliseren. Door ecologen wordt dan ook de voorkeur gegeven aan een verbreding met een taludprofiel, ondanks de ruimteclaim die deze verbredingswijze legt op de omgeving. Het tweede alternatief stelt een verbreding door middel van taludprofiel voor naar de oostzijde van het kanaal. Deze variant heeft geleid tot veel negatieve reacties tijdens de inspraakperiode. Met name in de buurtschappen Westbroek en Brommelen van de Gemeente Meerssen zou een aanzienlijk deel van de woningen gesloopt moeten worden, terwijl ook het waardevolle moeras/hellingbosgebied van het Bunderbos onherstelbaar beschadigd zou worden.

Er is derhalve opnieuw studie verricht naar de verbreding van het Julianakanaal en met name naar een westelijke verbreding, zoals onder meer door omwonenden is voorgesteld. Uit deze studie is gebleken dat een westelijke verbreding goedkoper is, een zeer beperkt effect heeft op de omgeving, en geen bestaande natuurwaarden aantast. De verbreding vindt wel plaats in het winterbed van de Maas, maar de verhoging van de waterstanden bij hoogwater door de verbreding van de Maas bedraagt 1–2 millimeter volgens berekeningen, hetgeen een verlegging van de dijk gezien de voordelen niet in de weg hoeft te staan.

Op grond van het bovenstaande is besloten te kiezen voor een verbreding van het Julianakanaal tussen Limmel en Stein aan de westzijde. Daarbij dienen de verbredingsplannen zo veel als mogelijk afgestemd te worden met de aangrenzende Grensmaasplannen.

2.6.2 Aanpassing sluizen Sambeek en Belfeld

In de Trajectnota/MER wordt voorgesteld om in Sambeek voldoende diepgang en sluisdimensies te bereiken voor de scheepvaart door peilopzet in combinatie met verlenging van een van de aanwezige korte kolken. Mede door het grote aantal inspraakreacties is gezocht naar een beperking van de toepassing van peilopzet. Een studie naar de haalbaarheid van een aanpassing van de oude sluizen te Belfeld en Sambeek is inmiddels uitgevoerd. Uit deze studie is gebleken dat de gewenste diepgang en sluisdimensies te Belfeld en Sambeek bereikt kan worden door de oude sluizen te verbreden en te verdiepen. De kosten hiervoor zijn gelijk aan de kosten

die opgenomen waren voor verlenging en de huidige capaciteit blijft gehandhaafd. Er wordt dan ook voor gekozen om de oude sluizen aan te passen, waardoor de kosten voor peilopzet achterwege kunnen blijven.

3. ZANDMAAS

3.1 Probleemanalyse

Limburg heeft de laatste jaren veel last ondervonden van uitzonderlijk hoge waterstanden van de Maas. Rond Kerst 1993 zijn grote delen van het Maasdal onder water komen te staan. Veel mensen moesten hun huizen verlaten. Niet alleen de materiële maar ook de emotionele schade was groot.

Tegen deze achtergrond werd de Commissie Boertien II ingesteld om de Minister van Verkeer en Waterstaat en de provincie Limburg te adviseren over de mogelijkheden om wateroverlast in de toekomst te beperken. Eind 1994 heeft de Commissie haar rapport gepresenteerd. Begin 1995 zijn opnieuw grote delen in het Maasdal overstroomd en is opnieuw veel schade ontstaan. Het Kabinet heeft toen het Deltaplan Grote Rivieren gepresenteerd, waarin o.a. een versnelde uitwerking van de adviezen van de Commissie Boertien II is opgenomen. Het Deltaplan Grote Rivieren is de basis voor de planvorming voor de Zandmaas.

3.2 Onderzochte alternatieven

3.2.1 Alternatieven Trajectnota/MER

In de Trajectnota/MER zijn vier alternatieven beschreven die alle voldoen aan de doelstellingen volgens de toenmalige inzichten. Deze alternatieven zijn Basisalternatief 1 (verdieping), Basisalternatief 2 (verbreding), Combinatie-alternatief (voornamelijk verdieping) en Meest Milieuvriendelijke alternatief (voornamelijk verbreding). Uit de Trajectnota/MER blijkt dat verlaging van de hoogwaterstanden het meest kostenefficiënt gerealiseerd wordt door verdieping. Tevens is bij verdieping de hoeveelheid delfstoffen groter dan de hoeveelheid niet-vermarktbaar grond in tegenstelling tot verbreding. Het Combinatie-alternatief geeft op een kostenefficiënte wijze invulling aan de beschermingsdoelstelling en levert tevens een belangrijke bijdrage aan de natuurdoelstelling. Aan de keuze voor rivierverdieping kleven enkele nadelige gevolgen, die in het Combinatie-alternatief gemitigeerd worden door onder meer peilopzet en de aankoop van de eerste 25 m van de 100 m brede oeverstroken. Bovendien wordt een keuze voor het Combinatie-alternatief breed gedragen door bestuurders, belanghebbenden en omgeving blijkens adviezen en inspraakreacties. Na afronding van de inspraak- en adviesperiode kon geconcludeerd worden dat het Combinatie-alternatief de voorkeur heeft voor nadere uitwerking op grond van bovengenoemde overwegingen.

3.2.2 Aanvullende berekeningen en voortschrijdend inzicht

Een bijstelling van de inzichten na de hoogwaters van '93 en '95 heeft geresulteerd in een verzwaring van de maatgevende afvoergolf. Tevens is medio 1999 een beter hoogwatervoorspellingsmodel (WAQUA) voor de Zandmaas beschikbaar gekomen. Aanvullende hoogwaterberekeningen met meer nauwkeurige invoergegevens en deze nieuwe afvoergolf geven aan dat het beoogde beschermingsniveau behorend bij een overstromingsfrequentie van 1:250 door het Combinatie-alternatief (en ook door de andere alternatieven) niet meer bereikt wordt.

Teneinde de beoogde beschermingsdoelstelling toch te halen zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk. Verdere rivierverruimingsmaatregelen zijn vanwege de nadelige effecten zoals extra peilopzet en grotere hoeveelheden niet-vermarktbaar grond niet haalbaar. Daarom is een verhoging van de kades en het opheffen van knelpunten zoals die kunnen optreden bij bruggen, drempels en stuwen noodzakelijk. Bovendien gaven de aanvullende berekeningen aan dat waterstandsverlagende effecten van verdieping overschat waren ten opzichte van winterbedmaatregelen.

Tegelijkertijd heeft een voortschrijdend inzicht in de opbouw van de Maasbodem aangegeven dat voor sommige riviertrajecten de risico's van rivierinstabiliteit groter zijn dan aanvankelijk was voorzien. Daarom is voor deze trajecten de aanvankelijke voorkeur voor verdiepen verdwenen en zijn alternatieven gezocht. Hierbij is een gebiedsgerichte benadering toegepast zoals verwoord in de Vierde Nota Waterhuishouding. In deze gebiedsgerichte benadering worden vier landschappelijk verschillende Maastrajecten onderscheiden namelijk: Plassenmaas, Peelhorst, Venloslenk en Maaskant. Per riviertraject zijn juist die maatregelen uit Trajectnota/MER geselecteerd die het meest passen in het gebied en gebruik maken van de natuurlijke eigenschappen van het gebied. Ten opzichte van het integrale Combinatie-alternatief leidt dit tot een verschuiving van zomerbedmaatregelen naar meer aandacht voor winterbedaanpassingen en als sluitstuk aanvullende kadeaanpassingen. Deze maatregelen vormen tezamen een pakket dat het **gebiedsgerichte alternatief** is genoemd.

Als gevolg van nieuwe jurisprudentie over de toepassing van de Tracéwet zijn er ook nieuwe inzichten ten aanzien van welke maatregelen onder de werkingssfeer van de Tracéwet vallen, en welke maatregelen door middel van een andere procedure planologisch moeten worden ingepast. Om het integrale karakter van het standpunt zoveel mogelijk te benadrukken zijn in dit standpunt, waarin volgens de Tracéwet alleen de maatregelen die onder de werkingssfeer van de Tracéwet behoeven te worden opgenomen, ook de andere maatregelen genoemd.

3.2.3 Standpunt Zandmaas

Maatregelenpakket Zandmaas

Binnen het op de begroting voor de Zandmaas beschikbare budget wordt gekozen voor een maatregelenpakket voor de Zandmaas dat maatregelen bevat gericht op bescherming tegen hoogwater, mitigatie en beperkte natuurontwikkeling.

Maatregelen gericht op hoogwaterbescherming zijn verbreding, verdieping, retentie, hoogwatergeulen en kadeverhoging. Kadeverhoging is steeds gebruikt als sluitstuk indien andere maatregelen niet haalbaar bleken.

Een aantal van de in het kader van de Zandmaas te nemen maatregelen heeft niet alleen een positief effect op de verbetering van de hoogwaterbescherming, maar draagt tegelijkertijd op positieve wijze bij aan de verbetering van de scheepvaartfunctie. Daarnaast heeft een aantal van de maatregelen gericht op hoogwaterbescherming helaas ook ongewenste effecten tot gevolg. Om deze effecten te beperken worden mitigerende maatregelen voorzien. Zo beogen rivierverruimende maatregelen een grotere afvoercapaciteit bij hoogwater. Evenwel hebben deze maatregelen bij lagere afvoeren lagere waterstanden en verdroging in de omgeving tot gevolg. Om dit effect terug te dringen is peilopzet voorzien. Een andere mitigerende maatregel is de inrichting van oeverstroken. Op plaatsen waar verdieping plaatsvindt wordt het risico van oeverafslag groter. Om dit verlies te kunnen

opvangen wordt een strook van 25 m breedte gereserveerd, mede opdat natuurlijke oevers kunnen ontstaan.

In tabel 1 is dat deel van het maatregelenpakket voor de Zandmaas weergegeven dat valt onder de werkingsfeer van de Tracéwet. In tabel 2 is het gedeelte van het maatregelenpakket opgenomen dat niet onder de werkingsfeer van de Tracéwet valt en derhalve door middel van een streek- en / of bestemmingsplanprocedure planologisch moeten worden ingepast.

Tabel 1: Maatregelen die passen in de tracéwetprocedure

Maatregelen passend onder tracéwetprocedure

Stuwpannd Belfeld

Baggerbestek 86.9–92.0 (proefproject 2)

Stuwpannd Sambeek km 101.1–146.8

Baggerbestek 109 – 112 (proefproject 3)

Baggerbestek 112.3–120.4

Hoogwatergeul Well-Aaijen km 138 r.o.

Hoogwatergeul Lomm km 118 r.o.

Peilopzet (25 cm)

Oeverstrook 0–25 m (tpv baggerbestek)

Proefproject eroderende oevers

Stuwpannd Grave km 146.8–175.7

Baggerbestek 155.7–174.2 (proefproject 1)

Baggerbestek 155.7–174.2 overige werken

Peilopzet (50 cm; incl. Aanpassen bruggen)

Oeverstrook 0–25 m

Stuwpannd Lith km 175.7–201.0

Baggerbestek 176.1–181.7

Oeverstrook 0–25 m

Tabel 2: Maatregelen die vallen onder streekplan- en bestemmingsplanprocedure

Maatregelen welke vallen onder Streekplan-/bestemmingsplanprocedure

Stuwpannd Roermond km 68.3–80.9

Retentie Lateraal Kanaal West Fase 1 (1/250)

Stuwpannd Sambeek km 101.1–146.8

Hoogwatergeul Ooijen km 126 l.o.

Natuurgebied Heukelomse Beek (incl. verdraste gebieden)

Natuurlijke oevers 25–100 m (gedeeltelijk)

Natuurontwikkeling 70 ha

Kade-aanpassingen Roermond, Venlo en Gennep

Restpost (taakstellende beschermingsbijdrage 27%)

Compensatie benedenstroomse effecten Den Bosch

Uiteindelijk resulteert dit maatregelenpakket in een beschermingsniveau dat de oorspronkelijk geformuleerde beschermingsdoelstelling (bescherming bij een hoogwater dat gemiddeld 1 maal per 250 jaar voorkomt) volgens het WAQUA-model zeer dicht benadert (92%). Bovendien resulteert dit maatregelenpakket in 550 hectare natuur.

Doelstelling bescherming tegen hoogwater en de daaruit afgeleide uitvoeringsprioriteiten

In het Deltaplan Grote Rivieren is als doelstelling geformuleerd dat langs de onbedijkte Maas een beschermingsniveau gerealiseerd dient te worden van 1:250 per jaar achter de kaden. Met de uitvoering van het maatregelenpakket Zandmaas is aan het einde van de periode 2002–2014 deze beschermingsdoelstelling nagenoeg geheel (92%) gerealiseerd. Dit beschermingsniveau wordt bereikt door rivierverruimende maatregelen en kadeverhoging. Hierbij worden de volgende meetmomenten onderscheiden:

- **2006 – tussendoelstelling**
Door de kadeverhogingen bij de bevolkingscentra Roermond, Venlo en Gennep als eerste uit te voeren is het mogelijk om reeds in het jaar 2006 de **beschermingsdoelstelling voor 70%** gerealiseerd te hebben.
- **2006 – 2010**
In de periode 2006 – 2010 worden rivierverruimende maatregelen uitgevoerd. Deze maatregelen bestaan uit verdieping, verbreding en de aanleg van hoogwatergeulen. De voorbereiding van deze maatregelen vindt reeds plaats voor 2006.
- **2011 – 2014**
In de periode 2011 – 2014 worden de resterende rivierverruimende maatregelen en kadeverhoging uitgevoerd. Hierbij geldt dat opnieuw beoordeeld zal worden op basis van voorschrijdend inzicht in de effecten van de rivierverruimende maatregelen in welke mate en over welke trajecten kadeverhoging nog noodzakelijk is. Aan het eind van de uitvoeringsperiode is in het Zandmaasgebied voor 92% van de bevolking een hoogwaterbeschermings op het niveau van 1:250 gerealiseerd.

Doelstelling beperkte natuurontwikkeling

De natuurontwikkeling binnen het Zandmaasproject is gericht op enerzijds een natuurlijke inrichting en beheer van ingrepen (bijvoorbeeld hoogwatergeulen) en anderzijds op compensatie van verloren gegane natuurwaarden, bijvoorbeeld door middel van aankoop en natuurlijke inrichting van gebieden die sterk vernatten door peilopzet.

In het maatregelenpakket zijn maatregelen voor natuurontwikkeling voorzien die resulteren in een oppervlak van 550 ha. De natuurontwikkeling is gekoppeld aan maatregelen voor hoogwaterbescherming of mitigerende maatregelen.

Naast natuurontwikkeling op het land vindt ook natuurontwikkeling in het water plaats. De relatief ondiepe hoogwatergeulen bieden goede mogelijkheden voor watergebonden ecologische ontwikkelingen. Het totale oppervlak aan water in de hoogwatergeulen bedraagt ruim 70 ha.

3.3 Overwegingen

3.3.1 Peilopzet

Rivierverruimende maatregelen beogen een grotere afvoercapaciteit bij hoogwater. Evenwel hebben deze maatregelen bij lagere afvoeren lagere waterstanden en mogelijk verdroging in de omgeving tot gevolg. Om dit effect terug te dringen is peilopzet voorzien. Vergeleken met het Combinatie-alternatief zoals beschreven in Trajectnota/MER wordt peilopzet in het hierboven beschreven voorkeursalternatief in een kleiner aantal stuwpanden toegepast en veelal in beperktere mate. Mede door het grote aantal inspraakreacties over dit onderwerp is gezocht naar een beperking van de toepassing van peilopzet. Door de bescherming tegen hoogwater te realiseren door het toepassen van meer winterbedmaatregelen en kadeverhoging in plaats van zomerbedverdieping is het mogelijk gebleken om zowel de omvang van de peilopzet als het aantal stuwpanden waar peilopzet toegepast moet worden te beperken. In het maatregelenpakket is ten behoeve van het project Zandmaas de volgende peilopzet voorzien: Stuwpannd Sambeek 25 cm, Stuwpannd Grave 50 cm.

3.3.2 Benedenstroomse effecten

Rivierverruiming kan zonder tegenmaatregelen verder benedenstrooms in het bedijkte gebied iets hogere waterstanden veroorzaken. Om deze effecten te voorkomen zijn in de Trajectnota/MER retentiegebieden geïn-

roduceerd. De aanvullende berekeningen hebben echter aangetoond dat bij een extreem hoge waterafvoer (1:1250 of hoger) benedenstroomse effecten uitblijven. Het deels onderstromen van gebieden achter de kaden (veiligheidsniveau 1:250) voorkomt dit. Daardoor kunnen retentiegebieden in het kader van het project Zandmaas achterwege blijven en zijn daarom niet opgenomen in het voorkeursalternatief.

De aanleg van de kades in 1995 heeft een versnelling van de hoogwatergolf tot gevolg. Deze versnelling bemoeilijkt de afvoer van de Dommel en Aa op de Maas bij Den Bosch. Voor retentiemaatregelen in het stroomgebied van deze rivieren is in de kostenraming een bedrag van maximaal f 10 miljoen gereserveerd.

Overigens dienen nog wel afspraken te worden gemaakt met de regionale overheden inzake het vollopen van de bekade gebieden bij extreem hoge waterafvoeren.

3.3.3 Oeverstroken

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen oeverstroken (0–25 m) en natuurlijke oevers (25–100 m) omdat de strook direct grenzend aan de Maas ingezet wordt voor vrije oevererosie en de daaraan verbonden natuurontwikkeling. In het voorkeursalternatief zijn oeverstroken met name op die plaatsen opgenomen waar rivierverdieping plaatsvindt als «buffer» voor mogelijke natuurlijke erosie. Op de overige plaatsen waar oeverstroken voorzien zijn en geen verdieping plaatsvindt, wordt slechts tot aankoop van oeverstroken overgegaan in combinatie met natuurlijke oevers. De oeverstroken (0–25m) zijn niet begrepen in de 550 hectare van het maatregelenpakket, maar kunnen desondanks in zekere zin wel als natuur worden gezien.

3.3.4 Lateraalkanaal West

De inrichting van het gebied Lateraalkanaal West als retentiegebied zal in twee fasen plaatsvinden. Fase 1 omvat de aanpassing van de omringende kades, kanaaldijk en de bijbehorende in- en uitlaatwerken. Het gebied zal in de eindsituatie instromen bij hoogwaterafvoeren van 1:250 of hoger. Fase 1 is opgenomen in het maatregelenpakket voor de Zandmaas. Fase 2 omvat de weerdverlaging met bijbehorend kleischerm en de inrichting van het gebied als natuurgebied overeenkomstig het streefbeeld dat hiervoor ontwikkeld is.

Realisering van fase 2 wordt pas voorzien na 2010 en zal afhankelijk zijn van de voortgang van het project Grensmaas waarbij het belang van Grensmaas prevaleert. Fase 2 is derhalve buiten het maatregelenpakket voor de Zandmaas gelaten.

3.3.5 Hoogwatergeulen

De hoogwatergeulen Lomm, Ooijen en Well-Aijen vormen functionele onderdelen van het maatregelenpakket zowel voor de bescherming- als natuurdoelstelling. De hoogwatergeulen bij Lomm en Well-Aijen vervullen daarbij een belangrijke functie als bergingslocatie; tegelijkertijd zijn deze hoogwatergeulen in het kader van het natuurcompensatiebeginsel aangewezen als compenserende maatregelen. Gestreefd wordt deze maatregelen uit te voeren in voor de overheid budgetneutrale PPS-(private publieke samenwerking) constructies.

3.3.6 Bergings- en bewerkingslocaties

Bij de voorgenomen rivierverruimingsmaatregelen komen grote hoeveelheden grond vrij. Een deel van deze grond betreft niet-vermarktbaar grond die in bergingslocaties in het winterbed geborgen zal worden. Een

ander deel betreft delfstoffen die in bewerkingslocaties tijdelijk opgeslagen en bewerkt zal worden. In Trajectnota/MER zijn een aantal mogelijke locaties voor berging en bewerking genoemd. Tijdens de OTB/vervolgfase zal nader uitgewerkt worden welke locaties hiervoor voorgesteld gaan worden.

4. VERDERE PROCEDURE VOOR ZANDMAAS EN MAASROUTE

Gelet op de Tracéwet dienen de maatregelen zoals vermeld in dit standpunt te worden uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit (OTB). Naar verwachting zal het Ontwerp-Tracébesluit in februari 2001 ter inzage worden gelegd. Een Tracébesluit kan dan in juni 2001 genomen worden.

Over de Zandmaas-maatregelen die niet in de tracéwetprocedure kunnen worden meegenomen, maar waarvoor het ruimtelijk instrumentarium van de provincie en gemeenten zal moeten worden gebruikt, heb ik inmiddels overleg met de provincie Limburg gevoerd. Over de uitleg van de tracéwet heb ik de provincie een brief gestuurd die ik als bijlage bij dit standpunt voeg¹.

In deze brief heb ik aangegeven te willen streven naar het zo goed mogelijk integreren van de benodigde procedures, dit in het belang van de burger.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. M. de Vries

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.