

Vergaderjaar 1996–1997

25 099

Tracévaststelling Zuid-Willemsvaart, tussen Maas en Den Dungen

Nr. 3

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 11 juli 1997

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

1 Inleiding

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

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

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

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

2 Probleemanalyse

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

Beleidsdoelen

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

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

Huidige situatie

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

Toekomstige situatie

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

Afgezien van de maatschappelijke kosten die dit met zich meebrengt heeft dit ook een negatief effect op de watergebonden bedrijvigheid in de regio.

Samenvattend

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

3 Onderzochte alternatieven

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

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

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

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

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

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

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

4 Beoordeling van de alternatieven

Het nulalternatief

Het traject tussen Den Dungen en de Maas (Engelen) blijft klasse II. Wel is voor de instandhouding van de vaarweg en de vervanging dan wel innovatie van kunstwerken nog 85 mln nodig. De reeds uitgevoerde verruiming tot klasse IV van het traject Veghel-Den Dungen – totale kosten 140 mln – blijft onbenut. Vanwege de beperkte capaciteit en omdat niet met grotere en efficiëntere schepen kan worden gevaren zullen een aantal

belangrijke verladere aan de Zuid-Willemsvaart overstappen op wegvervoer. Initiatieven als een Regionaal Overslag Centrum in Veghel worden niet gerealiseerd en nieuw vervoer zal niet ontstaan.

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

De ombouwalternatieven

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

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

De omleggingsalternatieven

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

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

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

tot stand brengt, zodanig dat wordt aangesloten op de functies van het plangebied of deze zelfs worden versterkt.

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

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

5 Inspraak en advies

Inspraak

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

Advies Commissie-MER

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

Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur

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

6 Standpunt

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

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

Deze keuze is gemaakt onder het uitdrukkelijke beding dat:

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

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

7 Overwegingen

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

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

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

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

Strategisch investeren in bereikbaarheid

Investerings in vaarwegcapaciteit van enige omvang zijn over het

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

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

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

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

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

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

Strategisch investeren in leefbaarheid

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8 Planologische inpassing

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

kader van een nieuwe verstedelijkingsvisie voor het gebied. De uitwerking van deze visie dient te harmoniëren met de beoogde functies van het MMA en met name de ecologische functie afdoende te waarborgen.

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

9 Financiën

De kosten verbonden aan de realisatie van het MMA bedragen ca. 410 mln inclusief BTW, prijspeil 1995. De financiële inpassing is voorzien binnen het bestaande begrotingskader van Verkeer en Waterstaat.

10 Omgevingskwaliteit

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

Vuilstort Koornwaard

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

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

het noordelijke deel van het kanaaltraject vanaf kmr. 123,5 tot de Maas een tracéwetprocedure moeten worden gevolgd.

11 Verdere procedure

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

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

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben ingelicht.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink