



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Noord-Brabant

STARTNOTITIE ZUID-WILLEMSVAART TUSSEN MAAS EN DEN DUNGEN

**OMLEGGING ZUID-WILLEMSVAART
'S-HERTOGENBOSCH**

MEI 1993

Barbarossastraat 35
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Telefoon (080) 284 284
Telefax (080) 239 346



HASKONING
Koninklijk Ingenieurs-
en Architectenbureau



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Noord-Brabant

STARTNOTITIE ZUID-WILLEMSVAART TUSSEN MAAS EN DEN DUNGEN

**OMLEGGING ZUID-WILLEMSVAART
'S-HERTOGENBOSCH**

MEI 1993

**INHOUDSOPGAVE****BLZ.**

1.	INLEIDING	1
1.1	Algemeen	1
1.2	Vereiste gegevens van de startnotitie	2
1.3	Algemene gegevens	2
2.	OVERZICHT VAN EERDER GENOMEN EN NOG TE NEMEN BESLUITEN	4
2.1	Eerder genomen besluiten	4
2.2	Nog te nemen besluiten	5
3.	PROBLEEMVERKENNING EN UITGANGSPOSITIE	6
3.1	Probleemverkenning	6
3.2	Uitgangspositie	6
4.	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE ALTERNATIEVEN	8
4.1	De voorgenomen activiteit	8
4.1.1	De gemeente 's-Hertogenbosch (Empel)	8
4.1.2	De gemeente Rosmalen	8
4.1.3	De gemeente Berlicum	8
4.1.4	De gemeente Den Dungen	8
4.2	Alternatieven	9
4.2.1	Nulalternatief	9
4.2.2	Nulplusalternatief	9
4.2.3	Ombouwalternatief	9
4.2.4	Meest milieu-vriendelijk alternatief	11
5.	MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	12
5.1	Abiotisch milieu	12
5.2	Biotisch milieu	12
5.3	Landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden	13
5.4	Stedelijk leefmilieu	13
6.	GERAADPLEEGDE LITTERATUUR	14

BIJLAGEN

I	Overzichtstekening van het tracé van de omlegging Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch (kaart 1a) en de ombouw van de bestaande traverse (kaart 1b)
II	Brief vaststelling plannen verbetering Brabantse en Zuid-Limburgse kanalen (brief oktober 1982 van minister Zeevalking)
III	Brief Zuid-Willemsvaart aan G.S. van de provincie Noord-Brabant (brief van mei 1992 van minister Maij-Weggen)
IV	Besluitvormingsprocedure milieu-effectrapportage en tracébesluit
V	Overzichtstekening van de bestaande traverse door 's-Hertogenbosch

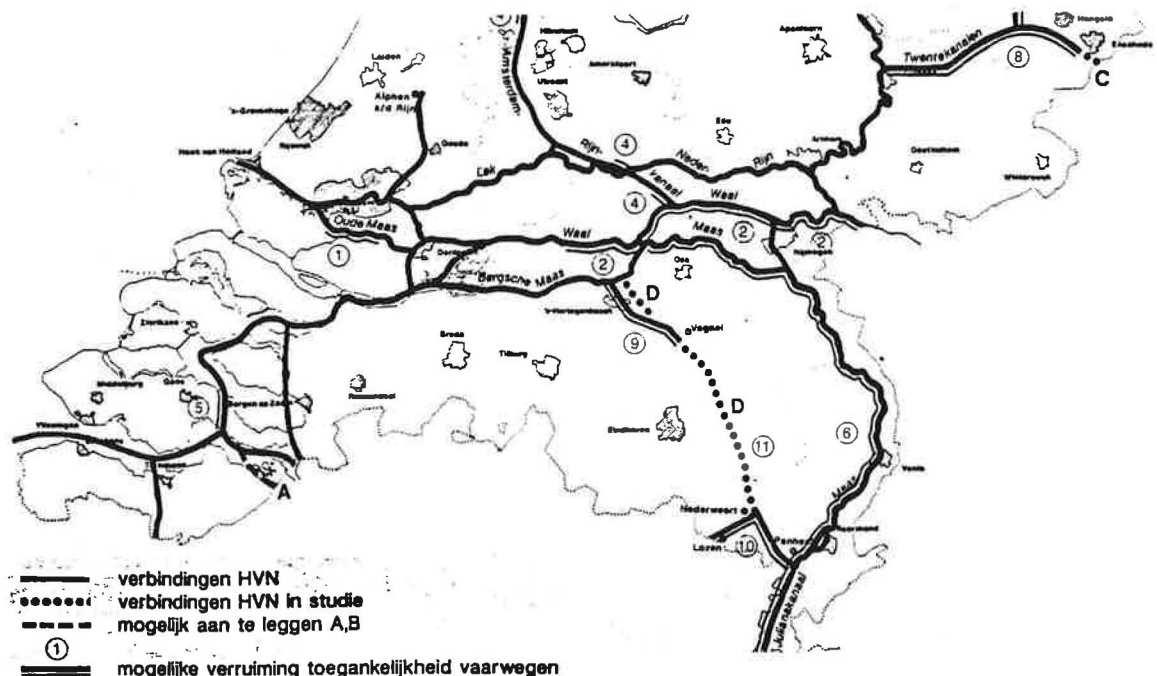
1. INLEIDING

1.1 Algemeen

De Directie Noord-Brabant van de Rijkswaterstaat is voornemens een kanaal, klasse IV laadvermogen 1.350 ton, te realiseren tussen Den Dungen en de rivier de Maas ter hoogte van Empel (lengte circa 9 kilometer). Het kanaal sluit aan op de Zuid-Willemsvaart en genoemd plan staat bekend als de "omlegging Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch". In het plan is tevens ten noorden van km 116,5 (Den Dungen) opgenomen een verruiming van het bestaande kanaal tot klasse IV (lengte circa 0,5 km). Ten zuiden van dit aansluitpunt is de verruiming tot Veghel reeds in uitvoering c.q. voorbereiding.

De aanleg van een kanaal ten behoeve van schepen met een laadvermogen van 1.350 ton is een milieu-effectrapportage-plichtige (m.e.r.-plichtige) activiteit. De Minister van Verkeer en Waterstaat treedt in deze op als bevoegd gezag en stelt tevens het tracé vast. Het publiceren van de startnotitie vormt het begin van deze geïntegreerde tracé/m.e.r.-procedure.

In de loop van de jaren heeft er een schaalvergroting in het goederentransport over water plaatsgevonden. Vanuit verladerszijde wordt daarbij het vervoer met grotere schepen gestimuleerd, waardoor de markt voor kleinere schepen afneemt. De kleinere schepen zullen op dit traject op termijn verdwijnen. Gezien de beperkte vaardiepte van de Zuid-Willemsvaart kunnen deze grotere schepen niet tot de maximale beladingscapaciteit worden geladen. De aanleg van het kanaalgedeelte heeft dan ook ten doel tegemoet te komen aan de behoefte de Zuid-Willemsvaart bevaarbaar te maken voor schepen met een groter laadvermogen.



Figuur uit SVV II



Bovendien past de aanleg en verruiming van het bestaande kanaal in de uitvoering van het overheidsbeleid. Het overheidsbeleid, vastgesteld in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II), is er op gericht het vervoer over de weg terug te dringen ten gunste van de meer milieuvriendelijke wijzen van vervoer per spoor en over water.

Het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart van de Maas tot aan Veghel is opgenomen in het hoofdvaarwegennet van Nederland. Een vaarwater dat onderdeel uitmaakt van dit vaarwegennet behoort accommodatie te bieden aan schepen met een laadvermogen van 1.350 ton (een zogenaamde klasse IV-vaarwater).

De ombouw van het huidige Maas-Veghel-traject, dat nu voor een deel door de stad 's-Hertogenbosch loopt, wordt, zoals uit onderzoek is gebleken (Rijkswaterstaat 1991), verkeerstechnisch en -economisch het best gerealiseerd door een omlegging van de Zuid-Willemsvaart nabij 's-Hertogenbosch. Bijlage I (kaart 1a) bevat een tekening van deze kanaalomlegging om 's-Hertogenbosch. Het ombouwen van de bestaande traverse is op kaart 1b aangegeven.

1.2 Vereiste gegevens van de startnotitie

Ingevolge artikel 2 van het Besluit milieu-effectrapportage (Ministerie VROM) moet een startnotitie de volgende gegevens bevatten:

- a. naam en adres van de initiatiefnemer;
- b. een aanduiding van hetgeen met de (voorgenomen) activiteit wordt beoogd;
- c. een globale aanduiding van de aard en de omvang van de voorgenomen activiteit;
- d. een aanduiding van de plaats of de plaatsen, waar de voorgenomen activiteit wordt gedacht;
- e. een aanduiding van het besluit dan wel de besluiten, bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt;
- f. een overzicht van eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de activiteit, bedoeld onder c en die invloed kunnen hebben op het besluit dan wel de besluiten ter voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt;
- g. een globale aanduiding van de te verwachten gevolgen voor het milieu;

1.3 Algemene gegevens

In de hoofdstukken 2 en 3 wordt het beleidskader toegelicht, alsmede een aantal besluiten, die tot de komende m.e.r.-studie hebben geleid, en wordt een probleemverkenning gepresenteerd. In hoofdstuk 4 worden vervolgens behandeld de voorgenomen activiteit en de alternatieven, die in beschouwing worden genomen en die in het Milieu-effectrapport (MER) op hun milieu-effecten zullen worden getoetst. Tenslotte geeft onderhavige startnotitie in hoofdstuk 5 een globaal overzicht van de in het MER te onderzoeken aspecten, waarvan door verbetering van de vaarweg effecten voor het milieu kunnen worden verwacht.

**Naam en adres Initiatiefnemer**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Noord-Brabant
Waterstraat 16
Postbus 90157
5200 MJ 'S-HERTOGENBOSCH

Bevoegd Gezag

Het bevoegd gezag is diegene die het besluit moet nemen, waarvoor het MER dient te worden opgesteld. In het onderhavige geval, het vaststellen van het tracé voor de vaarwegomlegging c.q. vaarwegverbetering, is dat de Minister van Verkeer en Waterstaat.

Adres inspraakreacties op Startnotitie

Inspraakreacties op deze startnotitie, ten behoeve van het vaststellen van de Richtlijnen voor het Milieu-effectrapport, kunnen schriftelijk worden ingediend bij de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, postbus 20906, 2500 EX Den Haag, binnen de in de advertenties genoemde inspraaktermijn.

Object van de bekendmaking via deze Startnotitie

Milieu-effectrapportage ten behoeve van de vaarwegverbetering van het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart nabij 's-Hertogenbosch (gedeelte de Maas - Den Dungen).

Korte omschrijving en doel van de voorgenomen activiteit

De initiatiefnemer is voornemens de aanleg en verruiming van een kanaal en de daartoe behorende kunstwerken te realiseren van de gemeente Den Dungen naar de rivier de Maas volgens het op bijlage I (kaartje 1a) aangegeven tracé, met het doel het gedeelte van de Zuid-Willemsvaart van 's-Hertogenbosch tot Veghel volledig geschikt te maken voor klasse IV schepen. Een klasse IV vaarweg biedt doorgang aan schepen met een laadvermogen van 1.350 ton (Rijn Herneschip: 85x9,5x2,8 m) en wordt gekenmerkt door een vaardiepte van circa 4,00 meter, een minimale breedte (bakprofiel) van 42,00 meter en een doorvaarthoogte van circa 6,00 meter. De lengte van het kanaal, omlegging en verruiming nabij Den Dungen, bedraagt circa 9 kilometer.



2. OVERZICHT VAN EERDER GENOMEN EN NOG TE NEMEN BESLUITEN

2.1 Eerder genomen besluiten

Op 19 oktober 1982 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal aangewezen tot hoofdvaarwegen, en de verbetering van deze kanalen volgens vaarklasse IV vastgesteld (zie bijlage II). Onderdeel van dit besluit, op basis van het advies van de Raad van de Waterstaat (1982), vormde het realiseren van een omlegging nabij 's-Hertogenbosch. Het advies van de Raad van de Waterstaat was uitgebracht naar aanleiding van de nota "Analyse Verbetering Brabantse en Midden-Limburgse Kanalen" (1978). Het principebesluit uit 1982 is vervolgens door Rijkswaterstaat uitgewerkt in een "principeplan Verbetering Zuid-Willemsvaart" (1985). Dit plan, met een groot aantal deelstudies, gaf aan op welke wijze het kanaal zou kunnen worden verbeterd (tracering, vormgeving en uitvoeringswijze), waarbij de gevolgen voor de landbouw, natuur en landschap zouden kunnen worden beperkt.

Dit principeplan is in 1988 als Uitwerkingsplan van het Streekplan Midden- en Oost-Brabant vastgesteld door Gedeputeerde Staten.

Het Uitwerkingsplan is vervolgens opgenomen in bestemmingsplannen van Veghel, Schijndel en Berlicum (gedeeltelijk). Dit gedeelte van de Zuid-Willemsvaart wordt momenteel verruimd en het werk zal omstreeks 1997/1998 voltooid zijn. Het verbreden van het laatste traject van het kanaalpand tussen Sluis 2 en de gemeentegrens Berlicum/Den Dungen (km 116,5) is niet m.e.r.-plichtig. Momenteel wordt de bestemmingsplanprocedure voor dit werk opgestart. Dit werk sluit aan op onderhavige studie voor deze m.e.r. Na het doorlopen van de m.e.r.-procedure en het voltooiën van de genoemde werkzaamheden kunnen de verbeteringswerken bij 's-Hertogenbosch worden uitgevoerd.

In hetzelfde jaar dat het Uitwerkingsplan van het Streekplan verschijnt (1988), komt met name de omlegging nabij 's-Hertogenbosch onder druk te staan. Gezien de met de aanleg van een nieuw kanaaltracé gemoeide zijnde kosten kan een verbetering van de Zuid-Willemsvaart mogelijk ook gediend zijn door onder meer af te zien van de omlegging en daarvoor in de plaats een verruiming van de traverse door 's-Hertogenbosch te realiseren. Uitgangspunt bij deze beslissing blijft wel, dat de traverse als een klasse IV vaarroute zal moeten worden uitgevoerd. Op basis van dit besluit wordt een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden van de aanpassing van de traverse door 's-Hertogenbosch.

In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (deel d, 1990) dat het beleidsvoornemen voor de periode tot 2010 weergeeft is de Zuid-Willemsvaart tussen Veghel en de Maas bij 's-Hertogenbosch weer opgenomen als onderdeel van het hoofdvaarwegennet (klasse IV); in deel a van het SVV II (1988) was dit niet het geval. Op het gedeelte ten zuiden van Den Dungen tot Veghel zullen verruimingswerken plaatsvinden, terwijl het kanaalgedeelte ten noorden van Den Dungen tot aan de Maas als "verbinding in studie" (omlegging 's-Hertogenbosch) is opgenomen.

In juli 1991 verschijnt de studie traverse Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch van Rijkswaterstaat. In deze studie zijn twee opties uitgewerkt. Enerzijds een verruiming van de



bestaande traverse door de gemeente 's-Hertogenbosch tot circa 19 m, en anderzijds een verruiming tot circa 28 m. Bij de eerste optie kan het scheepvaartverkeer slechts in één richting gelijktijdig van de traverse gebruikmaken. Bij de sluizen zullen daarvoor in de bestaande infrastructuur de nodige (wacht- en passeer)voorzieningen moeten worden gerealiseerd. De tweede optie laat wel twee richtingsverkeer toe, maar met een snelheidsbeperking.

Naar aanleiding van deze studies spreekt de provincie Noord-Brabant namens het Overlegplatform Zuid-Willemsvaart op 22 november 1991, in een brief aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, de voorkeur uit voor de kanaalomlegging ten oosten van 's-Hertogenbosch.

De studie naar de vervoersomgang op het middengedeelte (Veghel - Nederweert) en de studie naar de passage van 's-Hertogenbosch leiden uiteindelijk tot een brief van de minister van Verkeer en Waterstaat aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Brabant (zie bijlage III). In deze brief (d.d. 13 mei 1992) wordt geconcludeerd, dat verbetering tot klasse IV-vaarweg van de bestaande traverse door 's-Hertogenbosch, zij het met enige beperking en blijvende barrièrewerking in de stad, op stedenbouwkundig verantwoorde wijze mogelijk zou zijn. Gezien de betere mogelijkheden voor de toekomstige ontwikkelingen gaat de voorkeur echter uit naar de omlegging van de Zuid-Willemsvaart. Een definitieve beslissing zal eerst worden genomen, nadat in de besluitvorming ook een rapportage omtrent de milieu-effecten van een dergelijke ingreep is betrokken.

Vervolgens is het standpunt van de minister overgenomen door Provinciale Staten van Noord-Brabant en vastgelegd in het Streekplan Noord-Brabant van 1992, waarin het omleggingstracé als een tracé in studie is opgenomen.

2.2 Nog te nemen besluiten

Tracébesluit

De initiatiefnemer streeft een vaststelling van het tracé voor de vaarwegverbetering na. Een dergelijk besluit wordt door de minister van Verkeer en Waterstaat genomen en is m.e.r.-plichtig (Besluit m.e.r., bijlage C onder 3.1). In bijlage IV is de procedure voor een geïntegreerd tracé/m.e.r.-besluit opgenomen.

Naar verwachting zal tijdens de periode van het opstellen van de tracénota/MER de nieuwe Tracéwet worden vastgesteld. Bij het gevoerde vooroverleg is reeds geanticipeerd op deze nieuwe wet. Uiteraard zal, indien de Tracéwet is vastgesteld, bij het uitkomen van de Tracénota/MER de verdere inspraak en besluitvorming conform de dan geldende regels worden vervolgd.

Bestemmingsplanwijzigingen

De gemeenten 's-Hertogenbosch, Rosmalen, Berlicum en Den Dungen zullen bestemmingsplannen moeten wijzigen, teneinde de definitieve aanleg van de vaarweg mogelijk te maken.

Het MER zal aangeven welke overige (genomen en nog te nemen) besluiten van belang zijn voor de realisatie van de voorgenomen activiteit.



3. PROBLEEMVERKENNING EN UITGANGSPOSITIE

3.1 Probleemverkenning

In 1989 is in het binnenlandsvervoer 82 miljoen ton goederen van en naar de regio Oost-Brabant vervoerd (Buck, 1991). Deze 82 miljoen ton zijn ongeveer gelijk verdeeld over het volume ingaande en uitgaande goederen. Per binnenvaart wordt 8,5 miljoen ton (circa 11 % van het totaal) vervoerd, waarvan ongeveer de helft over de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal. Gecombineerd met het interregio-goederenvervoer, vindt een totaal jaarlijks binnenlandsgoederenvervoer over de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal plaats van circa 4,5 miljoen ton. Opmerkelijk is dat de regio's, die verantwoordelijk zijn voor de grootste afzet (in tonnen) in Oost-Brabant, te weten Rijnmond en Midden-Gelderland, een groot gedeelte van het goederenvervoer over water laten plaatsvinden.

Het belang voor de omlegging van de Zuid-Willemsvaart nabij 's-Hertogenbosch ligt in de hoeveelheid schepen/goederen die via de sluis Engelen de traverse in 's-Hertogenbosch passeert. In 1986 passeerden in Engelen circa 17.300 schepen met circa 3,8 miljoen ton goederen. Ter hoogte van sluis Schijndel passeerden in 1986 12.700 schepen met circa 2,0 miljoen ton goederen. In 1990 is het vervoerde gewicht in Engelen en Schijndel respectievelijk 3,8 en 1,6 miljoen ton.

De hoeveelheid goederen die sluis Engelen passeert en een herkomst of bestemming heeft in 's-Hertogenbosch-noord (Rietvelden) ligt tussen 1,5 en 2,0 miljoen ton goederen per jaar. De schepen die momenteel over de traverse varen hebben een maximaal laadvermogen van 200 tot 600 ton (Spitsen en Kempenaars). Echter vanwege de geringe vaardiepte en beperkte dimensie van de sluizen kunnen de Kempenaars maar gedeeltelijk worden beladen (circa 425 ton).

Door de schaalvergroting in de binnenscheepvaart, ingegeven door de wensen van de verladers, zal met name het gebruik van Spitsen op termijn onder druk komen te staan. Kleinere schepen zullen uiteindelijk op dit traject verdwijnen. Het vervoer over water zal door grotere schepen worden verzorgd, hetgeen aanpassing van de vaarwegen noodzaakt.

Zowel het Nationaal MilieubeleidsPlan (NMP) als het SVV II spreken een voorkeur uit voor terugdringing van het vervoer per weg ten gunste van de meer milieuvriendelijke vervoerswijzen per spoor en over water. Uit recente studies (NEA, 1992) blijkt dat het binnenlandsvervoer over water niet zo sterk groeit als het internationaal vervoer. Deze groei kan overigens op de Zuid-Willemsvaart alleen worden gerealiseerd als de vaarweg geschikt is voor grotere schepen (1.350 ton).

3.2 Uitgangspositie

Zoals reeds in paragraaf 2.1 is vermeld, zijn in de afgelopen jaren diverse studies en onderzoeken uitgevoerd naar de mogelijkheden voor de verbetering van de vaarweg. Bij deze studies zijn zowel de omlegging 's-Hertogenbosch als de ombouw van de bestaande traverse door 's-Hertogenbosch beschouwd.

De beoordeling van de verkeerskundige, vervoerskundige, ruimtelijke orderings- en economische aspecten hebben uiteindelijk geleid tot een voornemen voor de aanleg van de omlegging (zie bijlagen II en III).



Als uitgangspunt voor de m.e.r. is de voorgenomen activiteit de omlegging van de Zuid-Willemsvaart 's-Hertogenbosch. Een reëel tracé-alternatief is de aanpassing van de bestaande traverse door 's-Hertogenbosch. Andere tracés voor de omlegging van de hoofdvaarweg zijn, gezien de resultaten van de diverse uitgevoerde studies en onderzoeken niet reëel en zullen in het MER dan ook niet worden meegenomen. Met name wordt verwezen naar het Principeplan (RWS, 1985) met bijbehorende studies. De bestaande situatie (nulalternatief) zal als referentie-alternatief worden meegenomen.



4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN DE ALTERNATIEVEN

In dit hoofdstuk wordt in het kort ingegaan op de voorgenomen activiteit en de mogelijke alternatieven.

4.1 De voorgenomen activiteit

Onderstaand is aangegeven welke activiteiten worden uitgevoerd in het kader van de aanleg van het kanaal. De activiteiten zijn per gemeente aangegeven (van Noord naar Zuid langs het tracé). In bijlage I (kaart 1a) is een overzichtstekening opgenomen met het principeplan van de tracé-omlegging. Bij de aanleg van de omlegging zullen de verbroken (spoor)wegverbindingen en watergangen zoveel mogelijk worden hersteld. Hierdoor kan de barrièrewerking van de omlegging tot een minimum worden beperkt. De tracering van de omlegging is conform het Uitwerkingsplan van 1988. Over dit tracé is indertijd overeenstemming bereikt met de betrokken gemeenten.

4.1.1 De gemeente 's-Hertogenbosch (Empel)

De verbrede Zuid-Willemsvaart zal aansluiten op de Maas bij een punt juist ten westen van de ontgraving in de Koornwaard ten noordoosten van Empel. Ter plaatse van de doorsnijding van de Maasdijk zal de sluis "Empel" worden gebouwd. De hoogwaterkering zal via de sluis worden hersteld.

4.1.2 De gemeente Rosmalen

Het gedeelte van het kanaaltracé dat zich op het grondgebied van de gemeente Rosmalen bevindt, buigt in zuidwestelijke richting af, om ter hoogte van de bebouwde kom van Rosmalen zo dicht mogelijk tegen de A2 (Rondweg 's-Hertogenbosch) aan te komen liggen.

4.1.3 De gemeente Berlicum

Het kanaaltracé kruist tweemaal het grondgebied van de gemeente Berlicum. Het noordelijke gedeelte maakt onderdeel uit van de omgeving 's-Hertogenbosch. In dit gebied wordt de sluis "Berlicum" aangelegd. Door deze sluis zo noordelijk mogelijk te situeren, is de schade door verdroging van het landgoed de Wamberg beperkt, omdat ten zuiden van de sluis Berlicum het kanaalpeil van de omlegging gelijk wordt aan het bestaande kanaalpeil. Het zuidelijke gedeelte van de omlegging/verbeteringswerken in de gemeente Berlicum betreft de verbreding over een lengte van circa 0,5 km van de bestaande Zuid-Willemsvaart tot km 116,5.

4.1.4 De gemeente Den Dungen

Het gedeelte van het kanaaltracé dat zich op het grondgebied van de gemeente Den Dungen bevindt, behelst de overgang van het te verbreden deel van de Zuid-Willemsvaart naar de omlegging van het tracé. Rijksweg 766 wordt in noordoostelijke richting uitgebogen, om de omlegging Zuid-Willemsvaart te kunnen kruisen. Hierbij wordt ruimte gecreëerd voor



verbreding van het bestaande kanaal aan de noordoostzijde, waardoor het oude dijkje op de zuidwestelijke oever gespaard kan worden.

Onderzoek zal moeten uitwijzen welke functie de bestaande kanaaltak van de Zuid-Willemsvaart tussen Den Dungen en 's-Hertogenbosch kan vervullen na aanleg van de omlegging.

4.2 Alternatieven

In het MER zullen naast de omlegging van het kanaal de navolgende alternatieven worden behandeld:

- nulalternatief;
- nulplusalternatief;
- ombouwalternatief;
- meest milieu-vriendelijk alternatief.

4.2.1 Nulalternatief

Het nulalternatief beschrijft de situatie in het prognosejaar (2010), indien geen verbeteringswerken aan de Zuid-Willemsvaart worden uitgevoerd. Het nulalternatief zal als referentiesituatie worden gebruikt bij de beoordeling van de overige alternatieven. Het nulalternatief c.q. de bestaande situatie is op bijlage V weergegeven.

4.2.2 Nulplusalternatief

In het nulplusalternatief worden zeer beperkte ingrepen c.q. verbeteringswerken uitgevoerd ten einde lokale knelpunten op te lossen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan het aanpassen van het kanaalpeil om het laadvermogen van de schepen beter te kunnen benutten (grotere vaardiepte). Aangezien in dit nulplusalternatief geen klasse IV scheepvaart mogelijk is, kan de op deze wijze beperkt aangepaste Zuid-Willemsvaart geen onderdeel vormen in het hoofdvaarwegennet. Om deze reden zal het nulplusalternatief niet in het MER worden beschreven en beoordeeld.

4.2.3 Ombouwalternatief

Naast de omlegging van de Zuid-Willemsvaart (zie 4.1) is een alternatief de aanpassing van de bestaande traverse door 's-Hertogenbosch, waardoor deze geschikt wordt als klasse IV-vaarweg. Voor een dergelijke ombouwvariant zijn twee mogelijkheden:

- aanpassing bestaande traverse tot een breedte van 19.00 meter;
- aanpassing bestaande traverse tot een breedte van 28.50 meter.

De eerste mogelijkheid betekent, dat het scheepvaartverkeer over een lengte van circa 2,3 km slechts in één richting tegelijkertijd van het kanaal gebruik kan maken. Nabij de sluizen en/of bruggen dienen, in de huidige infrastructuur, de nodige wacht- en manoeuvreerruimten te worden gerealiseerd. Bij een verbreding tot 28.50 meter zijn dergelijke ruimten niet nodig, omdat de breedte van het kanaal dan voldoende is voor het gelijktijdig bevaren in beide richtingen. Wel zal een snelheidsbeperking van kracht moeten zijn, terwijl éénbaksduwvaart wel mogelijk is.



In het ombouwalternatief zijn in het kanaalgedeelte de Maas - Den Dungen drie gedeelten te onderscheiden, te weten:

1. Maas - Diezebrug ('s-Hertogenbosch);
2. traverse 's-Hertogenbosch (Diezebrug - Burg. Lambooybrug);
3. Burg. Lambooybrug - Den Dungen.

Maas - Diezebrug ('s-Hertogenbosch)

Het gedeelte Maas - Diezebrug behoeft geen aanpassing. Zowel de vaardiepte als de breedte laat klasse IV scheepvaart toe. Slechts de drempel in sluis Engelen (3.13 m - K.P.) wijkt af van klasse IV-randvoorwaarden, maar laat de klasse IV diepgang wel toe. Incidentele klasse V scheepvaart (2.000 ton) en éénbaksduwvaart blijven in tegenstelling tot de omleggingsvariant onmogelijk.

Traverse 's-Hertogenbosch

De traverse tussen Diezebrug en Burgemeester Lambooybrug dient volledig te worden gereconstrueerd. Er is een tweetal varianten met verbreding en verdieping van de traverse tot 19,00 m en 28,50 m. In beide varianten dienen de bestaande (beweegbare) bruggen te worden vervangen. Bovendien zal sluis 0 in zuidelijke richting (tot Burg. Lambooybrug) moeten worden verplaatst. Het gedeelte tussen sluis 0 (Antoniebrug) en Burg. Lambooybrug zal hierdoor een lager kanaalpeil krijgen.

Burg. Lambooybrug - Den Dungen

Vanaf Burg. Lambooybrug wordt in zuidelijke richting tot Den Dungen het kanaal in zuidwestelijke richting enigszins verbreed en verdiept tot klasse IV maatvoering. Het bestaande kanaal is op dit gedeelte op de waterlijn circa 24,00 m breed.

In de navolgende tabel zijn op grond van een aantal nautische beoordelingsaspecten de verschillen opgenomen tussen het omleggingstracé, de aanpassing van de bestaande traverse (ombouwtracé) en het nulalternatief.



NAUTISCHE BEOORDELINGSASPECTEN	OMLEGGINGS- TRACE	OMBOUWTRACÉ	NUL- ALTERNATIEF
Geschikt voor klasse IV schepen van 1.350 ton	ja	ja	neen
Geschikt voor incidentele vaart klasse V (2.000 ton)	ja	neen	neen
Geschikt voor incidentele vaart éénbaksduwstellen	ja	neen	neen
Minimum straal in vaarweg	R = 1.200 m	R = 300 m	R << 300 m
Beperking in vaarsnelheid	neen	ja	ja
Beweegbare bruggen	geen	3	4
Doorvaartwijdte van de bruggen	≥ 42,00 m	12,00 m	7,00 m
Doorvaarthoogte van 5,95 m beschikbaar	gehele jaar	beperkt (40 dgn) *	beperkt (40 dgn) *
Sluisdrempels	3,80 - K.P.	3,13 - K.P.	3,13 - K.P.
Passeermogelijkheid **	vrij	éénrichtings- verkeer bij 19,00 m beperkt bij 28,50 m	beperkt
Oploepmogelijkheid	vrij	neen	neen
Stremming ten behoeve van landverkeer (spitsuren)	neen	ja	ja
Gevoeligheid vervoer gevaarlijke stoffen	minder risico dan wegtrans- port; lage bebouwings- dichtheid	minder risico dan wegtrans- port; hoge be- bouwings- dichtheid	minder risico dan wegtrans- port; hoge bebouwings- dichtheid

* : doorvaarthoogte 40 dagen per jaar niet beschikbaar

** : betreft traverse in binnenstad over een lengte van circa 2,3 km

4.2.4 Meest milieu-vriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief combineert inrichtingsaspecten van de te realiseren omlegging onderling en met het basisontwerp (voorgenomen activiteit), waardoor de eventuele nadelige gevolgen van de aanleg of het beheer zoveel mogelijk worden geminimaliseerd, danwel het eventuele ontwikkelingspotentieel van het milieu zoveel mogelijk wordt ondersteund. Hierbij kan ook worden gedacht aan de meest milieuvriendelijke aanleg van de benodigde kunstwerken in (spoor)wegverbindingen.

Tevens zullen uitvoeringswijze (in de natte of droge) en alternatieve oeverconstructies in de ontwikkeling van dit alternatief worden betrokken.

5. MOGELIJKE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Onderstaand is in het kort aangegeven, welke aspecten nader in het MER zullen worden onderzocht. In het MER zullen de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en de diverse alternatieven nader worden uitgewerkt. Bij de effectbeschrijving en beoordeling zal gebruik worden gemaakt van de onderzoeksresultaten en studies, zoals opgesteld voor het principeplan uit 1985. Slechts indien de resultaten ontoereikend of onvoldoende actueel zijn, zal aanvullend onderzoek plaatsvinden. Het betreft een beschrijving van zowel de effecten tijdens de aanlegfase (tijdelijk) als de gebruiksfase (permanent).

5.1 Abiotisch milieu

In het abiotisch milieu kunnen gevolgen ontstaan voor de waterhuishouding en de grondwaterstanden. De invloedssfeer van deze veranderingen bedraagt in het algemeen echter niet meer dan circa 500 à 1000 meter vanaf het tracé. Modelonderzoek, uitgevoerd in het kader van (geo)hydrologisch onderzoek ten behoeve van het opgestelde principeplan (1985), heeft aangetoond dat tussen de Maas en sluis "Empel" geen grondwaterstandsverlaging zal optreden. Tussen de sluis "Empel" en de sluis Berlicum treedt enigszins verdroging op en tussen sluis Berlicum en de aansluiting met de bestaande Zuid-Willemsvaart treedt enige verdrassing op.

Indien de traverse wordt verbreed zal tussen Burg. Lambooybrug en de huidige sluis 0 eveneens grondwaterstandsverlaging optreden.

Bij de beschrijving van de waterhuishouding zal ook aandacht worden besteed aan extra benodigde hoeveelheden water ten gevolge van kwel/inzijging en schutverliezen. Daarnaast spelen ook de functietoekenningen van het kanaal een rol: ecologische verbindingsszone en viswaterfunctie (waterhuishoudingsplan). Ook de waterkwaliteitsbeïnvloeding is van belang: toename verblijftijden, slibbezinking en opwerveling.

5.2 Biotisch milieu

De gevolgen voor het biotisch milieu zullen zich naar verwachting manifesteren in:

- de barrièrewerking van het kanaal;
- de veranderingen in het freatisch grondwaterpeil.

De barrièrewerking van het kanaal speelt niet alleen een rol bij de omlegging om 's-Hertogenbosch, maar eveneens bij de verruiming van het bestaande kanaal ten zuiden van Den Dungen. Door de aanleg van het nieuwe kanaal worden de bestaande contactmogelijkheden verbroken. Hierdoor is de kans aanwezig dat kleine populaties kunnen verdwijnen. De verbreding van het bestaande kanaal maakt het oversteken voor de dieren minder aantrekkelijk en vergroot het risico aanzienlijk, waardoor eveneens biotoopverlies kan optreden.

Door de aanleg, waar mogelijk van zogenaamde **natte oevers**, wordt het ongunstige effect van deze barrièrewerking grotendeels gecompenseerd. Ook gunstige effecten kunnen zich voordoen bij populaties van organismen, die zich longitudinaal aan of door het kanaal willen verplaatsen.



De verandering in het grondwaterpeil kan leiden tot veranderingen in de ontwikkelingen van het potentieel van natuurwaarden en op termijn tot verandering (mogelijk verdwijnen) van flora- en faunasoorten.

De eventuele schade door de geringe verdroging en verdrassingsverschijnselen is moeilijk in te schatten, maar zal in het MER wel worden beschreven. Mogelijk kan wanneer deze verschijnselen zodanige vormen aannemen, dat daardoor schade ontstaat, door geringe aanpassingen in de loop van de watertoevoer of -afvoer naar dergelijke gebieden, deze schade worden beperkt.

Ook verstoringseffecten als gevolg van scheepvaartbewegingen en indirect het aantrekken van recreatie (vissers, fietsers) zullen worden beschreven.

5.3 Landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden

Landschappelijke, archeologische en cultuurhistorische waarden zullen mogelijk op verschillende plaatsen langs het tracé worden veranderd. Het nieuwe kanaaltracé loopt door de stadsrandzone tussen 's-Hertogenbosch en Rosmalen door. In deze zone ligt de overgang tussen twee landschapstypen, te weten het landschap van de kamponggingen met plaatselijke essen (zand) en het rivierenlandschap met stroomruggen en kommen (klei). Het landgoed de Wamberg, langs de Grote Wetering en de beken ten oosten van het studiegebied van het omleggingstracé zijn onderdeel van het kamponggingenlandschap. De Koornwaard en Empel zijn onderdeel van de stroomruggen en het kommenlandschap.

Op de overgang bevinden zich de natuurgebieden de Heinis en Hennestdijk, gelegen tussen de bebouwing van 's-Hertogenbosch en het reliëf in het zandgebied nabij de Kleine en Grote wetering. In het studiegebied van het omleggingstracé bevinden zich geen als "waardevol cultuurlandschap" aangemerkte gebieden.

In het landschapsplan, opgesteld in het kader van het principeplan (1985), is rekening gehouden met een principe-dwarsprofiel van het kanaal met een breedte op de waterlijn van 58,00 m en met op beide oevers tot circa 35,00 m voor beheersdoeleinden en bijkomende voorzieningen, inclusief landschappelijke inpassing.

Voor de vormgeving van de traverse door 's-Hertogenbosch zal worden uitgegaan van het in 1991 opgestelde plan voor stedelijke herinrichting.

5.4 Stedelijk leefmilieu

Het stedelijke leefmilieu zal worden beschreven aan de hand van de volgende aspecten c.q. milieu-compartimenten:

- leefbaarheid (sociale barrière, sloop woningen);
- geluid;
- luchtverontreiniging;
- waterverontreiniging;
- calamiteiten (vervoer gevaarlijke stoffen);
- recreatie.

6. GERAADPLEEGDE LITTERATUUR

- * Nota: Analyse Verbetering Brabantse en Midden-Limburgse kanalen, Rijkswaterstaat directie Noord-brabant (nov. 1978)
- * Advies inzake: de Analyse Verbetering Brabantse en Midden-Limburgse kanalen, Raad van de Waterstaat (maart 1982)
- * Principeplan: Verbetering Zuid-Willemsvaart, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant (1985)
- * Invloed van de voorgenomen verbreding van de Zuid-Willemsvaart op de natuurgebieden in de omgeving, Oekologisch Adviesbureau Moller Pillot (1985)
- * Landschapsplan verbetering Zuid-Willemsvaart, Staatsbosbeheer afdeling Verkeerswegen (1985)
- * Uitwerkingsplan Verbetering Zuid-Willemsvaart, provincie Noord-Brabant (1988)
- * Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II, 1990)
- * Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX, 1990)
- * Studie traverse Zuid-Willemsvaart, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant (1991)
- * Intensiveringsmogelijkheden van het gebruik van de Zuid-Willemsvaart en het Wilhelminakanaal, Buck (1991)
- * Streekplan Noord-Brabant (1992)
- * Actualisering, Kosten en Baten Verbetering Zuid-Willemsvaart, NEA (1992)
- * Belasting sluizen in het Brabants-Limburgse kanalenstelsel, Rijkswaterstaat (mei 1993)



BIJLAGE I (kaart 1a)

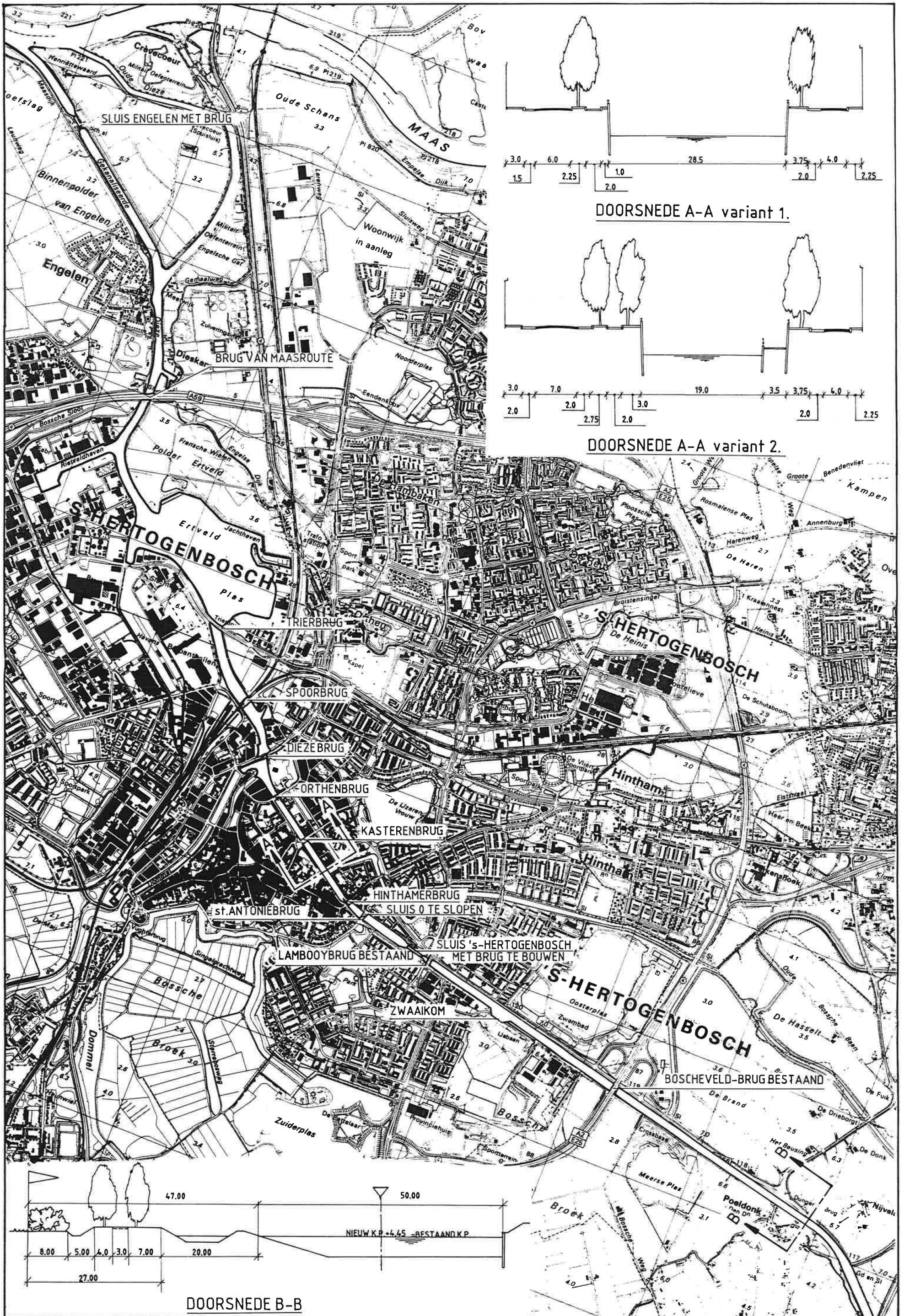
OVERZICHTSTEKENING

TRACÉ OMLEGGING ZUID-WILLEMSVAART

BIJLAGE I (kaart 1b)

OVERZICHTSTEKENING

AANPASSING VAN DE BESTAANDE TRAVERSE





BIJLAGE II

BRIEF MINISTER ZEEVALKING

12947

28 OKT. 1982

AAN:

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 1a
2513 AA 's-Gravenhage

3

mer

13242

3-graverinaga, 19 oktober 1982

ons kenmerk: HW/NBK 55997/48
56001/02

foestelnummer

onderwerp: Vaststelling plannen verbetering Brabantse en Midden-Limburgse kanalen.

biilage(n): 1

verzonden:

./.

Hierbij deel ik u mee dat ik de plannen voor het verbeteren van de Brabantse en Midden-Limburgse kanalen heb vastgesteld. De vaststelling is overeenkomstig het hierbij gaande advies van de Raad van de Waterstaat van 8 maart 1982 en het daarbij behorende rapport van de Commissies voor de Scheepvaartwegen en voor de Waterhuishouding van 23 december 1981. De raad stemt geheel in met het rapport van de commissies.

De Zuid-Willemsvaart in Noord-Brabant en Midden-Limburg, het Kanaal Wessem-Nederweert, het gedeelte Wilhelminakanaal tussen Son en de Zuid-Willemsvaart en het gedeelte Wilhelminakanaal tussen een punt 500 m ten westen van sluis II nabij Tilburg en de Dongense brug in Tilburg zullen worden verruimd tot klasse IV (1350 ton). Bij 's-Hertogenbosch zal de Zuid-Willemsvaart worden omgelegd. Deze omlegging zal nabij Empel aansluiten op de Maas.

De Raad van de Waterstaat heeft omtrent het gedeelte Wilhelminakanaal tussen de Dongense brug in Tilburg en het industrieterrein Loven in Tilburg geadviseerd, gezien de twijfels omtrent het rendement van verruiming van dit kanaalgedeelte, nader overleg te voeren. Ik heb de Rijkswaterstaat verzocht hierover contact op te nemen met de gemeente Tilburg en de Kamers van Koophandel in Noord-Brabant. Eveneens conform het advies heb ik de provincie Noord-Brabant en de gemeenten, waarin het gedeelte Wilhelminakanaal is gelegen waarvan nu niet tot verruiming is besloten, verzocht medewerking te verlenen aan het zoveel mogelijk voorkomen van belemmeringen voor een eventuele toekomstige verruiming tot klasse IV.

- Verwacht -

postbus 20901
2500 EX 's-gravenhage

plesmanweg 1-8
tel. (070) 74 74 74
telefax 225611

bereikbaar met tramlijn 9 (station Br.),
de buslijnen 22 en 36 (station Cr.).

Verwacht moet worden dat door de verruimingswerken enige langs de kanalen gelegen natuurgebieden in meer of mindere mate zullen worden aangetast. Momenteel is reeds uitgebreid nader onderzoek gaande naar de gevolgen en de mogelijkheden om schadelijke gevolgen te voorkomen of te beperken. Tevens zal bij de nadere uitwerking van de verruimingsplannen worden onderzocht of, daar waar verbreding aanmerkelijke schade voor natuur en landschap, landbouw en/of stedelijk milieu veroorzaakt, plaatselijk een enigszins kleinere vaarwegbreedte nautisch aanvaardbaar is. Over de mogelijkheden om schade te voorkomen of te beperken zal uiteraard nader overleg met de belanghebbenden plaatsvinden.

Op een enkel punt, namelijk ten aanzien van de omlegging van de Zuid-Willemsvaart bij 's-Hertogenbosch, wil ik mijn beslissing gaarne toelichten. Ik onderken de belangrijke bezwaren die kleven aan de omlegging zoals die met name ook door de gemeente Rosmalen naar voren zijn gebracht. De omlegging zal duidelijke beperkingen opleggen aan het ruimtegebruik en een barrièrewerking hebben voor de gebieden aan weerszijden ervan. Er zal aantasting plaatsvinden van natuur en landschap in het betreffende gebied en er zal goede landbouwgrond voor de kanaalaanleg in gebruik worden genomen.

Verbetering van de traverse door 's-Hertogenbosch zou echter slechts in beperkte mate voldoen aan de doeleinden van de kanaalverbeteringsplannen. De capaciteit van dit vaarweggedeelte zou aanmerkelijk kleiner blijven dan die van de overige verruimde gedeelten. Tevens zouden aan de traverse beperkingen blijven kleven voor met name een vlotte doorvaart. Daarnaast zouden de problemen die de afwikkeling van het wegverkeer in de binnenstad van 's-Hertogenbosch thans reeds ondervindt nog in belangrijke mate toenemen en zou schade worden toegebracht aan het stedenbouwkundige beeld van de binnenstad. Met de Raad van de Waterstaat en de meerderheid van de Commissie voor de Scheepvaartwegen ben ik daarom tot de conclusie gekomen dat de nadelen van het verbeteren van de traverse zwaarder wegen dan die verbonden aan de omlegging. Ik heb de Rijkswaterstaat gevraagd, in goed overleg met de gemeente Rosmalen en de andere betrokkenen, door een zorgvuldige voorbereiding, uitvoering en inpassing van de werken zoveel mogelijk de schade als gevolg van de aanleg van de omlegging te beperken. De uitvoering van de omvangrijke verruimingswerken zal uiteraard gefaseerd plaatsvinden.

Gelet op de slechte tot zeer slechte staat waarin vele sluizen van de Zuid-Willemsvaart verkeren zal de hoogste prioriteit gegeven worden aan het vernieuwen van deze sluizen en het - voor zover hiermee technisch onlosmakelijk verbonden - verruimen van de aansluitende kanaalgedeelten. Het verbeteren van de trajecten Panheel-Nederweert en Nederweert-Lozen en het aanleggen van de omlegging om 's-Hertogenbosch met het verbeteren van het aansluitende gedeelte naar Veghel heeft daarna de hoogste prioriteit. Het verbeteren van de overige kanaalgedeelten heeft een lagere prioriteit.

- * Aan de Raad van de Waterstaat was niet alleen gevraagd advies uit te brengen omtrent de mate van verruiming en de keuze tussen de hoofdalternatieven, maar ook omtrent de keuze met betrekking tot het verloop van het hoofdvaargegennet in de provincie Noord-Brabant.

Wat dit betreft zie ik, conform het advies, geen aanleiding terug te komen op de aanwijzing van zowel de Dieze en de Zuid-Willemsvaart alsook het Wilhelminakanaal en de Beneden Donge tot hoofdvaarweg zoals vermeld in deel d, de Regeringsbeslissing van het Structuurschema Vaarwegen.

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
w.g. H.J. Zeevalking,



BIJLAGE III

BRIEF MINISTER MAIJ-WEGGEN

het College van Gedeputeerde
Staten van de Provincie
Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-HERTOGENBOSCH

ir. A.J. Veraart
13 mei 1992
HW/IN 120254
Zuid-Willemsvaart

070-2734136

Geacht College,

In de afgelopen periode heeft de Rijkswaterstaat - voor de respectievelijke onderdelen in samenspraak met u - twee studies verricht met betrekking tot de Zuid-Willemsvaart. Deze studies geven mij de aanleiding u als volgt te informeren.

De studie naar de vervoersomvang op het gedeelte Veghel-Nederweert wijst uit dat de criteria die in het structuurschema Verkeer en Vervoer gesteld worden aan een hoofdvaarweg ver overschreden worden. In dat licht acht ik het niet verantwoord tegenover beperkte baten hoge investeringen te doen in grootschalige capaciteitsvergroting. Ik ben derhalve van oordeel dat het genoemde kanaaldeel geen hoofdvaarweg zal worden. Wel zal, uit oogpunt van instandhouding van het kanaal, het noodzakelijke renovatie-programma ter hand worden genomen.

De studie naar de passage van Den Bosch toont aan dat verbetering van de bestaande taverse tot klasse IV vaarweg - zij het met enige beperking - mogelijk is en hoewel barrièrewerking in de stad niet kan worden vermeden, op stedenbouwkundig verantwoorde wijze zou kunnen plaatsvinden.

Afweging van de uiteenlopende aspecten van een verbetering van de taverse door Den Bosch respectievelijk het maken van een nieuwe kanaalgedeelte ten oosten van Den Bosch leidt mij voorhands tot een voorkeur voor het maken van de omleiding. Dit vooral op grond van de daarvan te verwachten betere mogelijkheden voor toekomstige ontwikkelingen. Alvorens een definitieve beslissing te kunnen nemen terzake van een ingreep van dergelijke omvang dient in de besluitvorming ook een rapportage omtrent de milieu-effecten (MER) betrokken te worden. De

Postadres postbus 20901 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon 070-3516171
Telefax 070-3517895
Telex 32562 minvnl

procedure die hiervoor benodigd is zal eerst in 1994 afgerond worden. Daarop aansluitend verwacht ik mijn besluit definitief te nemen.

Overigens zal uitvoering van het verbeterings- en renovatieprogramma van de Zuid-Willemsvaart ingebracht worden in de gesprekken over de overdracht van dit kanaal.

Indien u daar prijs op stelt ben ik bereid een en ander met u te bespreken in een conform eerdere intentie ter zake te beleggen bestuurlijk overleg. Overigens vertrouw ik erop u in voldoende mate te hebben ingelicht.

Afschrift van dit schrijven heb ik gezonden aan de voorzitter van het overlegplatform Zuid-Willemsvaart.

Hoogachtend,
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

w.g. J.R.H. Maij-Weggen



BIJLAGE IV

BESLUITVORMINGSPROCEDURE

MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

BESLUITVORMINGSPROCEDURE M.E.R. EN TRACÉBESLUIT

De definitieve beslissing omtrent het tracébesluit wordt genomen door de Minister van Verkeer en Waterstaat. De procedure rond deze besluitvorming is er op gericht dat het bevoegd gezag (in het onderhavige geval de Minister) het besluit kan nemen op grond van inspraak en advisering. In geval een MER dient te worden opgesteld ten behoeve van een tracébesluit, dan wordt het opstellen van het MER geïntegreerd in de totale procedure. Deze procedure, waarbij de navolgende personen en/of instanties zijn betrokken, wordt navolgend toegelicht.

In hoofdstuk 1.3 zijn de initiatiefnemer (Directie Noord-Brabant van de Rijkswaterstaat) en het Bevoegd Gezag (Minister van Verkeer en Waterstaat) reeds aangegeven. Daarnaast zijn nog de volgende personen en/of instanties betrokken bij de totale procedure.

BETROKKENEN:

- Wettelijke adviseurs:
 - Regionale Inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne;
 - Regionale Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het Ministerie van LNV;
 - Commissie voor de Milieu-effectrapportage (C-mer), die een advies voor de richtlijnen uitbrengt en het MER toetst;
 - Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (voorheen Raad van de Waterstaat);
- Insprekers:
 - Tijdens de procedure zijn er twee inspraakperioden. De eerste periode vindt plaats nadat de startnotitie is gepubliceerd. Een ieder kan het bevoegd gezag kenbaar maken wat er in het MER moet worden opgenomen/onderzocht. Mede naar aanleiding hiervan worden richtlijnen vastgesteld waaraan het MER dient te voldoen. De tweede inspraakperiode vindt plaats nadat het MER is gepubliceerd. Vervolgens kan een ieder kenbaar maken welke inzichten/bezwaren er zijn naar aanleiding van het gepresenteerde in het MER. Bovendien vindt een toetsingsadvies plaats door de C-mer naar aanleiding van het uitgebrachte advies voor de richtlijnen.

PROCEDURESTAPPEN:

- Opstellen en bekendmaken startnotitie;
- Inspraak en advisering door de C-mer voor de richtlijnen;
- Vaststellen van de richtlijnen door het bevoegd gezag;
- Opstellen en bekendmaken van het MER;
- Inspraak, toetsing en advies, waarbij door de wettelijke adviseurs de inspraakreacties van de samenleving worden betrokken;
- Besluitvorming door het bevoegd gezag op basis van alle relevante informatie;
- Vervolgens kunnen de bestemmingsplannen op basis van het besluit worden aangepast/opgesteld. Een hiertoe strekkend verzoek gaat uit van het bevoegd gezag naar de betrokken gemeenten om het uitgewerkte plan planologisch in te passen.
- Evaluatie door het bevoegd gezag. De feitelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit worden vergeleken met de in het MER voorspelde gevolgen. Bij grote nadelige verschillen kan het bevoegd gezag nadere maatregelen (laten) treffen. Het evaluatieverslag is openbaar en wordt ook gepubliceerd.



M.e.r.			Tracévaststelling		
Termijnen	Initiatiefnemer/ bevoegd gezag	Anderen	Initiatiefnemer/ bevoegd gezag	Anderen	Termijnen
3 mnd. (+ max. 2 mnd.) 2 mnd. min. 1 mnd. 1 mnd.	Startnotitie				
	Bekendmaking				
		Inspraak/advies			
		Advies richtlijnen Cmer			
	Vaststellen richtlijnen				
	Opstellen MER		Opstellen tracénota	Overleg met plaatselijke en re- gionale instanties	
	Aanwijzing Raad van de Waterstaat (art. 41s)				
			Toezen- ding aan Raad van de Waterstaat *		
		Bekendmaking MER		Terinzagelegging/ bekendmaking tracénota	
		Inspraak/advies		Inspraak etc.	
		Toetsingsadvies Cmer			
				Advies Raad van de Waterstaat	
	Inbreng MER, advies en in- spraak in besluit		Tracévaststelling Min. V&W		
	Evaluatie milieu- gevolgen				
1					

* Raad van de Waterstaat is opgeheven per 1-10-1992
en vervangen door het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur



BIJLAGE V

OVERZICHTSTEKENING

BESTAANDE TRAVERSE DOOR 'S-HERTOGENBOSCH

