

733-383

# Zandmaas/Maasroute Trajectnota/MER

## Beleid en besluiten

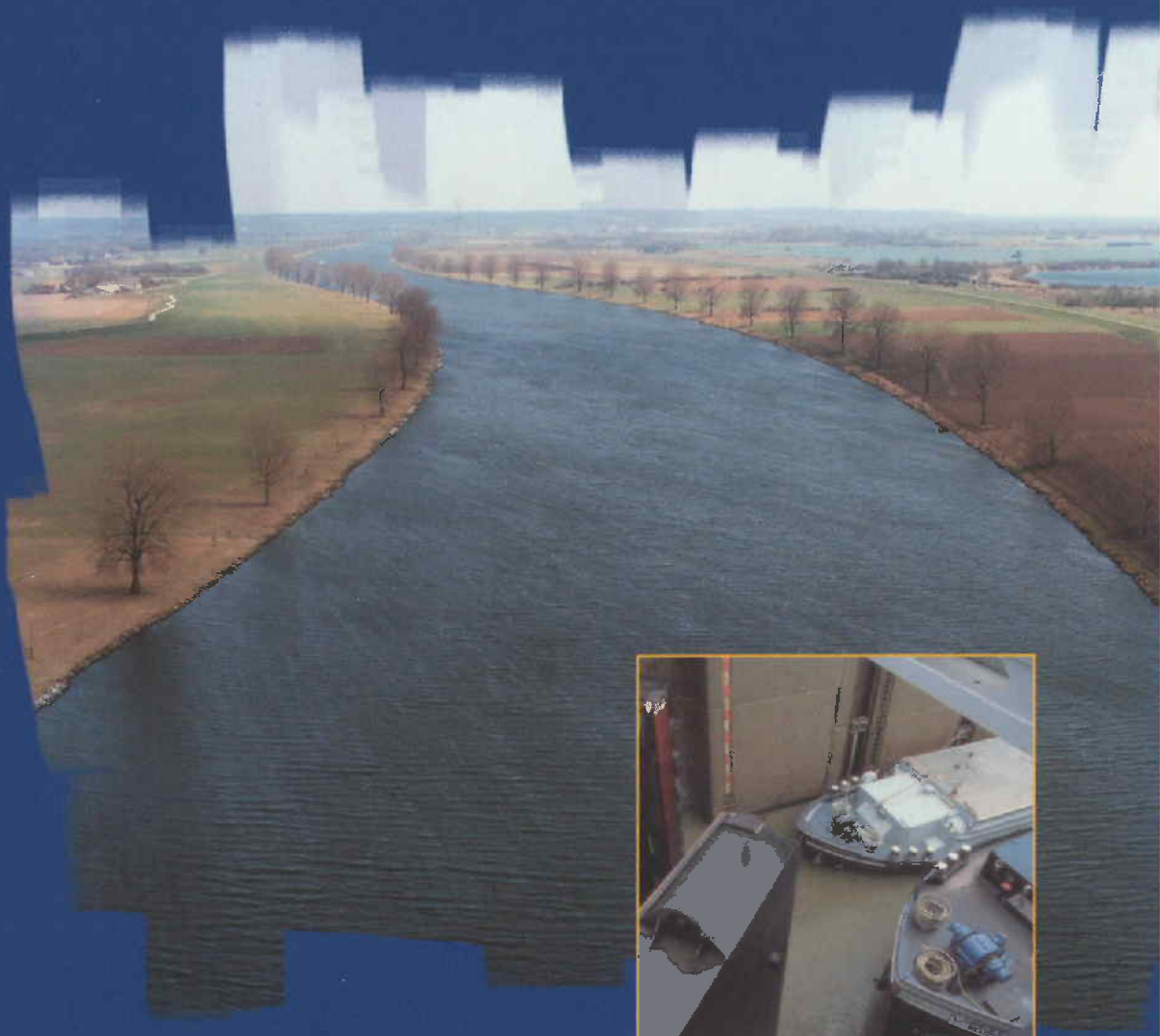


Werken aan  
de Maas van morgen

733-383

# Zandmaas/Maasroute Trajectnota/MER

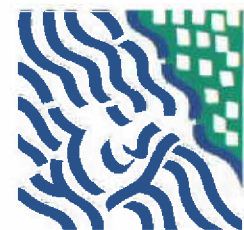
## Beleid en besluiten



Werken aan  
de Maas van morgen

# Zandmaas/Maasroute Trajectnota/MER

## Beleid en Besluiten



De Trajectnota/MER Zandmaas/Maasroute is opgesteld door projectorganisatie De Maaswerken.

De Maaswerken is een samenwerkingsverband van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de Provincie Limburg en het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij.

De Maaswerken verzorgt de planvorming en uitvoering van de deelprojecten Zandmaas/Maasroute en Grensmaas.

Werken aan  
de Maas van morgen

## Colofon

De Trajectnota/MER Zandmaas/Maasroute is opgesteld door projectorganisatie De Maaswerken

### **Informatie**

De Maaswerken  
Afdeling Communicatie  
Postbus 1593  
6201 BN Maastricht  
telefoon 0800 - 62 27 93 75  
e-mail [inspraak@demaaswerken.nl](mailto:inspraak@demaaswerken.nl)  
<http://www.demaaswerken.nl>

### **Concept en vormgeving**

Total Design, Maastricht

### **Prepress**

Baston Prepress, Den Haag

### **Druk**

Koninklijke De Swart, Den Haag

### **Fotografie**

Meetkundige Dienst, ANP, Van Sloun/Ramaekers

### **Illustraties**

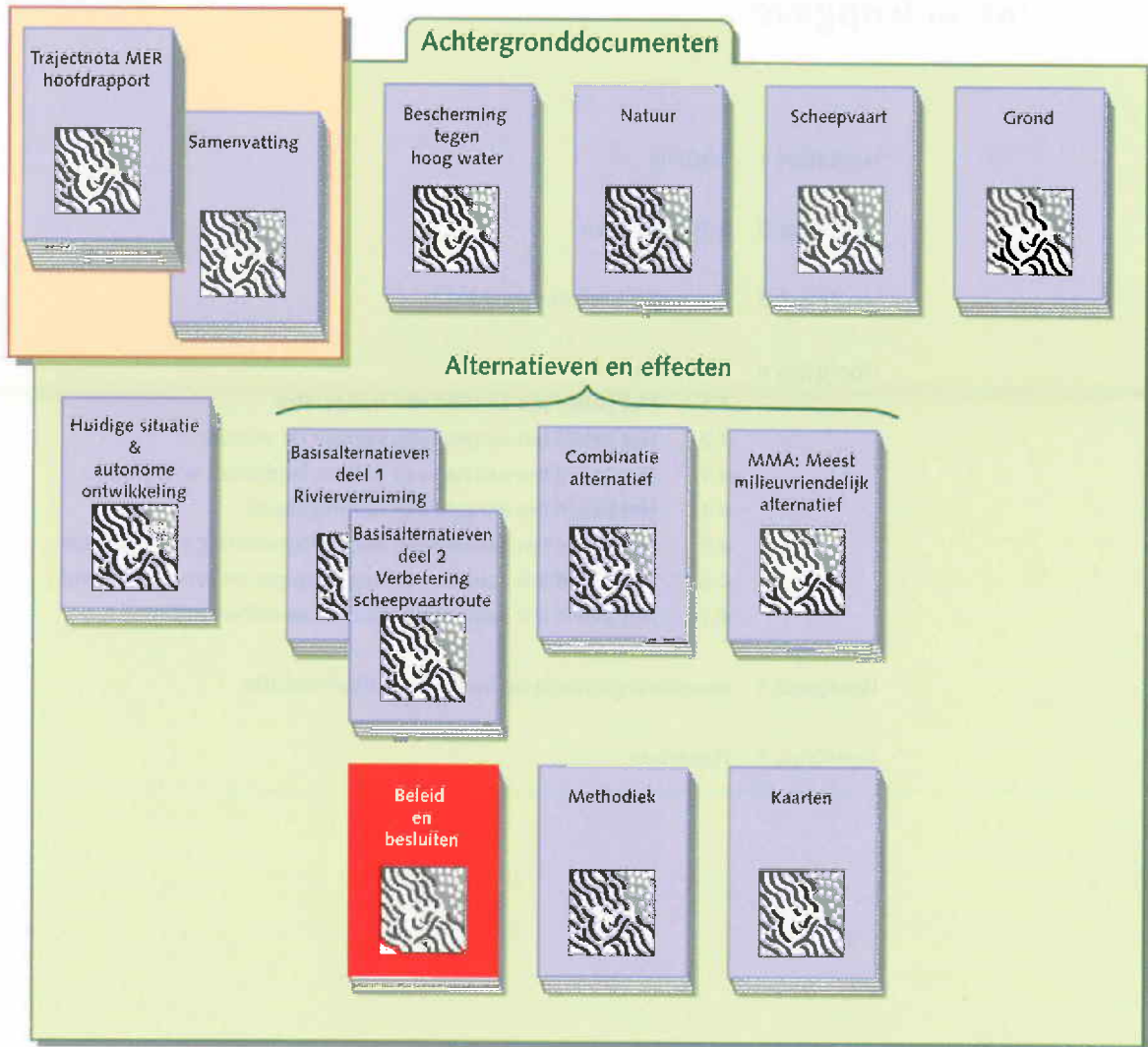
Kees Nuijten Illustraties, Rijk Meerbeek

De Trajectnota/MER is tot stand gekomen in samenwerking met IWACO en DHV met bijdragen van WLI defft hydraulics, CSO, Grontmij, Arcadis, Witteveen+Bos en HKV

Maastricht, januari 1999

## Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
Hoofdstuk 2	Achtergronden	7
Hoofdstuk 3	Om welke besluiten gaat het?	11
Hoofdstuk 4	Beleidskader	16
4.1	Het beleid ten aanzien van hoogwater	17
4.2	Het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer	22
4.3	Het beleid ten aanzien van natuur, landschap en milieu	24
4.4	Het beleid ten aanzien van ruimtegebruik	29
4.5	Het beleid ten aanzien van delfstoffenwinning en economie	33
4.6	Het beleid ten aanzien van baggerspecie en vervuilde grond	40
4.7	Het beleid ten aanzien van duurzame ontwikkeling	46
Hoofdstuk 5	Beoordelingscriteria op basis van het beleidskader	49
Hoofdstuk 6	Procedure	52



Figuur 1.1 – Plaats van het Achtergronddocument Beleid en besluiten in de Trajectnota/MER

# 1 Inleiding

Dit achtergronddocument maakt deel uit van de reeks achtergronddocumenten die in het kader van de Trajectnota/MER Zandmaas/Maasroute zijn opgesteld. Deze achtergronddocumenten vormen de basis voor de Hoofdnota. Het project Zandmaas/Maasroute heeft als hoofddoelstellingen het verlagen van hoogwaterstanden op de Zandmaas en het verbeteren van de Maasroute voor de scheepvaart. Daarnaast is ook het realiseren van beperkte natuurontwikkeling een doelstelling van het project.

In dit achtergronddocument wordt aandacht besteed aan de besluiten die genomen moeten worden in het kader van het project Zandmaas/Maasroute en de procedures die daarbij moeten worden doorlopen. Het vigerend beleid op zowel (inter)nationaal, provinciaal als regionaal/lokaal niveau kan richting geven aan de uitwerking van het plan Zandmaas/ Maasroute. Er is naar gestreefd een zo goed mogelijk overzicht te geven van het huidige beleid en de procedures. Nota's die in 1998 verschenen zijn zijn echter in dit document niet opgenomen.

Allereerst komt aan de orde welk beleid directe aanleiding is geweest voor het project Zandmaas/Maasroute (hoofdstuk 2).

Daarna wordt in hoofdstuk 3 bekeken welke besluiten genomen dienen te worden en op basis waarvan die besluiten genomen dienen te worden.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het nationaal, en daar waar relevant, het provinciaal beleidskader. Het hele studiegebied heeft een lengte van circa 200 kilometer en voor dit gebied gelden een zeer groot aantal provinciale, regionale en lokale plannen op allerlei beleidsterreinen. Veel van deze plannen betreffen in feite uitwerkingen van beleid op hoger niveau. Bij het beschrijven van het beleidskader zijn daarom alleen die plannen benoemd die de hoofdlijn van het beleid weergeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen beleid ten aanzien van hoogwater, verkeer en vervoer, natuur en milieu, ruimtegebruik, delfstoffen en economie, baggerspecie en duurzame ontwikkeling.

In hoofdstuk 5 wordt aangegeven welke beoordelingscriteria voor de vergelijking van de alternatieven voortvloeien uit het beleidskader.

In hoofdstuk 6 tenslotte wordt aandacht besteed aan de procedure die moet worden doorlopen.

## **Plaats van het achtergronddocument 'Besluitvorming en beleidskader' in de Trajectnota/MER**

In figuur 1.1 is aangegeven uit welke onderdelen de Trajectnota/MER bestaat. De kern van de informatie is terug te vinden in de samenvatting en de Hoofdnota van de Trajectnota/MER. De diverse achtergronddocumenten bieden achtergrondinformatie over belangrijke onderdelen van de Trajectnota/MER.

# Achtergronden



## 2 Achtergronden

Tegen de achtergrond van de wateroverlast in het Maasdal in 1993 werd de Commissie Watersnood Maas – beter bekend als de Commissie Boertien II – ingesteld om de Minister van Verkeer en Waterstaat en het College van Gedeputeerde Staten van Limburg te adviseren over de mogelijkheden om de wateroverlast in de toekomst te beperken. Het Kabinet kwam in februari 1995, direct na de periode van uitzonderlijk hoge waterstanden in januari, met een plan voor een drastische versnelling van het programma voor de rivierdijkversterking langs de bedijkte grote rivieren, en voor een versnelde uitvoering van de Boertien-maatregelen langs de Maas. Deze operatie wordt aangeduid als het Deltaplan Grote Rivieren.

Eén van de onderdelen van het advies van Commissie Boertien II, dat in het Deltaplan Grote Rivieren is overgenomen, heeft betrekking op aanpassingen van het riviersysteem benedenstrooms van de stuw van Linne. Dat is het deel van de Maas, dat in het Deltaplan Grote Rivieren als Zandmaas wordt aangeduid. Het Deltaplan Grote Rivieren beoogt voor de Zandmaas een verruiming van het stroomprofiel om tot lagere hoogwaterstanden te komen en geeft aan dat de rivierbeheerder dat zal uitvoeren.

Het aanpassen van het riviersysteem is ook aan de orde in het kader van het moderniseren van de Maasroute. Het gaat daarbij om het verhogen van de veiligheid, vlotheid en toegankelijkheid van de scheepvaart op de Maas en enkele aansluitende kanalen. Het moderniseren van de Maasroute vloeit voort uit het rijksbeleid op het gebied van verkeer en vervoer, zoals dat is vastgelegd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II).

### **Deltaplan Grote Rivieren**

In het Deltaplan Grote Rivieren wordt een plan van aanpak gepresenteerd inzake de dijkversterkingen in het rivierengebied en de hoogwaterbestrijding in Limburg. Het beleidsmatig uitgangspunt voor dit plan van aanpak zijn de aanbevelingen van de Commissies Boertien I en II. Het advies van de Commissie Boertien II voor het beperken van de wateroverlast langs de Maas is in het Deltaplan in de volgende projecten vertaald:

- Grensmaas: gecombineerde grindwinning, natuurontwikkeling en winter- en zomerbedverlaging, resulterend in lagere hoogwaterstanden;
- Zandmaas: gecombineerde zomerbedverlaging, zandwinning, beperkte natuurontwikkeling op de Maas tussen Roermond en Mook, resulterend in lagere hoogwaterstanden;
- aanleg kaden: het aanleggen van 60 km kaden op plaatsen waar de waterstandsverlagende werking van de hiervoor genoemde maatregelen onvoldoende is, met name op plaatsen met bevolkingsconcentraties;
- bestuurlijke maatregelen op het vlak van de ruimtelijke ordening, bedoeld om toekomstige nieuwe schade te voorkomen;
- rioleringswerkzaamheden en andere kleinschalige maatregelen zoals uit te voeren door de gemeenten.

Het Deltaplan Grote Rivieren verkort de door de Commissie Boertien II voorgestelde realisatietermijn aanzienlijk.

### SVV II

De aanleiding voor het project Maasroute wordt gevonden in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II, 1990). Hierin worden onder meer maatregelen voor de oplossing van de problemen met betrekking tot bereikbaarheid op en leefbaarheid rondom het Nederlandse wegennet voorgesteld. De Maas is in het SVV II aangewezen als hoofdvaarweg, waarvoor geldt dat deze geschikt gemaakt dient te worden voor tweebaksduwvaart/klasse V. In het feitelijke uitvoeringsprogramma van het SVV II, *het Meerjaren-programma Infrastructuur en Transport (MIT)*, wordt op korte termijn aanzienlijk meer geld beschikbaar gesteld voor de vaarwegen met het oog op het inlopen van de achterstand bij het onderhoud en het stimuleren van het vervoer over het water. Een van de projecten hierbij is de studie 'modernisering Maasroute' (MoMaRo). In paragraaf 4.2.2 wordt verder ingegaan op het SVV II.

### m.e.r.-procedure

Als onderdeel van de besluitvorming over de projecten Zandmaas en Grensmaas wordt de milieu-effectrapportage-procedure gevolgd. Voor de Grensmaas en Zandmaas worden afzonderlijke procedures gevolgd. Voor de Grensmaas is de besluitvormingsprocedure begin 1994 gestart met de publicatie van de startnotitie. Inmiddels is een Trajectnota/MER verschenen.

De procedure voor het project Zandmaas wordt gecombineerd met de procedure voor het project Maasroute. Het project Zandmaas/Maasroute is formeel in oktober 1995 gestart met het uitbrengen van de startnotitie, op grond van het Deltaplan Grote Rivieren. Het Deltaplan geeft aan dat voor de verruiming van de Zandmaas vooral gedacht wordt aan verdieping van de Maasbedding.

Door een samenwerkingsverband tussen de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en de Provincie Limburg zijn de projecten Grensmaas en Zandmaas/Maasroute samengevoegd in één projectorganisatie onder de naam 'De Maaswerken'.

In het samenwerkingsverband is afgesproken om er naar te streven de plannen voor De Maaswerken integraal en uiterlijk in 2015 te realiseren. Eerder was in een convenant de doelstelling gericht op realisatie eind 2005. Vanwege de onzekerheid in de kosten en opbrengsten is afgesproken het streven te richten op 2015. Hierbij worden de beschikbare financiële middelen met voorrang ingezet voor maatregelen ten behoeve van de hoogwaterbescherming. De inspanningsverplichting is erop gericht om in 2005 voor 70% van de te beschermen bevolking de hoogwaterbeschermingsdoelstelling gerealiseerd te hebben.

De inspanning zal gepaard gaan met herstel- en inrichtingsmaatregelen (waaronder natuurvriendelijke oevers). In het Deltaplan Grote Rivieren is aangegeven dat het plan voor de Zandmaas op korte termijn nader zal worden uitgewerkt. Met het uitbrengen van de Trajectnota/MER als onderdeel van het proces van afweging en besluitvorming wordt hieraan mede gevolg gegeven.

### Grensmaas

Het oorspronkelijke plan voor de ontwikkeling van het stroomdal van de Grensmaas is op basis van het advies van de Commissie Boertien II en van het Deltaplan Grote Rivieren enigszins aangepast om ook voor dat deel van de Maas via verlaging van hoogwaters tot het beoogde beschermingsniveau te komen en om een versnelling van de uitvoering te bewerkstelligen. Het Grensmaasgebied is in het Natuurbeleidsplan opgenomen als kerngebied en natuurontwikkelingsgebied. In het Structuurschema Groene Ruimte is het Grensmaasgebied opgenomen als 'strategisch groenproject'. Het gebied komt hiervoor in aanmerking gelet op de geplande omvangrijke functieverandering (minstens 1.000 ha) van landbouw naar natuur. In het 'gebiedsperspectief' van het Structuurschema Groene Ruimte wordt een geïntegreerde aanpak van natuurontwikkeling door middel van grindwinning geschetst.

Er is een duidelijke samenhang tussen het Grensmaasproject en het Zandmaasproject. De maatregelen die genomen worden in het Grensmaasgebied werken door in het Zandmaasgebied, onder andere in de vorm van het aanbod van water en van sediment.