

Advies voor richtlijnen voor het
milieueffectrapport
Verruiming Wilhelminakanaal Tilburg

3 november 1997

ISBN 90-421-0301-9

Utrecht, Commissie voor de milieueffectrapportage.



commissie voor de milieu-effectrapportage

De Minister van Verkeer en Waterstaat
d.t.v. de Directeur-Generaal
van de Rijkswaterstaat
Postbus 20906
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk
UI 97/ 9896

uw brief
4 september 1997

ons kenmerk
U771-97\Ke\ab\ep\902-35

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het milieu-
effectrapport Verruiming Wilhelmina-
kanaal Tilburg

doorkiesnummer
(030) 234 76 55

Utrecht,
3 november 1997

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over het project Wilhelminakanaal Tilburg. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal gaarne vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen.

dr. ir. J. J.T.M. Geerards
voorzitter van de werkgroep m.e.r.
Wilhelminakanaal Tilburg

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Verruiming Wilhelminakanaal Tilburg

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over
de verruiming van het Wilhelminakanaal Tilburg,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.t.v. de Directeur-Generaal van de
Rijkswaterstaat door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Wilhelminakanaal Tilburg,

de secretaris



drs. P.A. Kee

de voorzitter



dr. ir. J.J.T.M. Geerards

Utrecht, 3 november 1997

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
Hoofdpunten van het advies	1
1. Inleiding	3
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	3
2.1 Probleemstelling	3
2.2 Doel	4
2.3 Besluitvorming	5
3. Alternatieven	5
3.1 Algemeen	5
3.2 Alternatieven	7
3.2.1 Nulalternatief	7
3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	7
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieugevolgen	8
4.1 Bodem en water	9
4.2 Natuur	9
4.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	10
4.4 Woon- en leefmilieu	10
5. Vergelijking van alternatieven	11
6. Leemten in informatie	11
7. Evaluatieprogramma	11
8. Vorm en presentatie	12
9. Samenvatting van het MER	12

Bijlagen

1. Brief van het bevoegd gezag d.d.4 september 1997, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in de Staatscourant nr 166 d.d.1 september 1997
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen
5. Brief van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan het bevoegd gezag d.d. 11 juni 1997.

HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) adviseert de Minister van Verkeer en Waterstaat over de richtlijnen voor het milieueffectrapport Wilhelminakanaal Tilburg.

Omdat het doel van het voornemen mogelijk eveneens met handhaving van de bestaande situatie kan worden bereikt, adviseert de Commissie om het nulalternatief in het Milieueffectrapport (MER) als een volwaardig alternatief te beschouwen.

Verder adviseert de Commissie in het milieueffectrapport met name aandacht te besteden aan:

- een goede onderbouwing van de noodzaak van een eventuele verruiming van het Wilhelminakanaal. Prognoses en analyses dienen op het juiste detailniveau te worden uitgewerkt waarbij onzekerheidsmarges in de voorspellingen zo goed mogelijk moeten worden aangegeven;
- wijzigingen in de modal split als gevolg van de verruiming van het kanaal;
- het voorkomen van verdroging, de ontwikkeling van de ecologische zone langs het kanaal en de mogelijkheden voor milieuvriendelijke oevers.

De Commissie adviseert om ook aandacht te schenken aan de gevolgen voor de geluid-, geurhinder, stofhinder en externe veiligheid voorzover deze worden beïnvloed door de verruiming en het gebruik van het kanaal en/of de als gevolg van de door de verruiming van het kanaal verwachte toename in de (watergebonden) bedrijvigheid

graan!

1. INLEIDING

Directie Noord-Brabant van Rijkswaterstaat is een studie gestart naar de mogelijkheden en effecten van het (gedeeltelijk) verbreden en verdiepen van het Wilhelminakanaal in Tilburg tot klasse IV krap profiel. Door de verruiming van het kanaal moet de doorvaart mogelijk worden van schepen met een laadvermogen van meer dan 1350 ton¹].

Bij brief van 4 september 1997²] is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant³].

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.⁴]. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen⁵], die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

2.1 Probleemstelling

In het MER moet inzicht worden gegeven in de ontwikkelingen die hebben geleid tot het in studie nemen van de verruiming van het Wilhelminakanaal in Tilburg. Beschrijf voor welke huidige of toekomstige knelpunten een eventuele verruiming van het Wilhelminakanaal een oplossing zou moeten bieden, dan wel welke mogelijkheden kunnen worden gecreëerd voor verschuiving naar meer milieuvriendelijk transport over water door de verruiming van het kanaal⁶].

De noodzaak van een eventuele verruiming van het Wilhelminakanaal zal in het MER moeten worden aangetoond. Naar het oordeel van de Commissie bevatten de startnotitie en de verkenningsstudie enkele ogenschijnlijke

1 In de startnotitie wordt aangegeven dat een klasse IV vaarweg doorgang biedt aan schepen met een laadvermogen van 1.350 ton. In de Trajectnota/MER voor de Zuid-Willemsvaart wordt echter aangegeven dat klasse IV-vaarwegen geschikt zijn voor schepen met een laadvermogen van ca 1.500 ton. Daarnaast wordt aangegeven dat klasse IV-schepen nu vaak al 1.600 à 1.700 ton zijn.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

5 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

6 Zie ook reactie 1 en 8 (bijlage 4).

tegenstrijdigheden die in het MER nadere uitleg behoeven⁷). Zo wordt gesteld dat het vervoer over water in de provincie Noord-Brabant in de periode 1986 tot 2015 met zes procent zal afnemen terwijl verwacht wordt dat het vervoer over het Wilhelminakanaal tot aan Tilburg zal toenemen. Ook wordt een groei van het doorgaand scheepverkeer verwacht, terwijl het Wilhelminakanaal ten oosten van Tilburg niet verruimd zal worden. Daarnaast wordt gesteld dat het vervoer van bulkgoederen onderhevig is aan schaalvergroting terwijl de verwachtingen zijn dat het vervoer van bulkgoederen af zal nemen. Ten slotte wordt aangegeven dat het vervoer van hoogwaardige producten naar verwachting zal toenemen. Dit is opmerkelijk omdat vervoer van hoogwaardige producten meestal plaatsvindt in kleinere vrachten en dus kleinere binnenvaartschepen, zoals ook wordt aangegeven in de verkenningsstudie.

In het MER moet de huidige situatie in de binnenscheepvaart kort beschreven worden en dient tevens een beknopte analyse te worden gegeven van de landelijke trends en ontwikkelingen binnen deze sector. Vervolgens moet worden aangegeven wat de gevolgen hiervan zijn voor de ontwikkeling van de scheepvaart in Noord-Brabant in het algemeen en meer specifiek op het Wilhelminakanaal. Geef inzicht in het huidige gebruik van het Wilhelminakanaal in termen van aantallen binnenvaartschepen (doorgaand of bestemmingsverkeer), scheepsklasse, volume en aard van de vervoerde goederen alsmede een indicatie van de herkomst en bestemming van de goederen. Geef een typering en de situering van de verschillende watergebonden bedrijven in Tilburg alsmede een indicatie van de verhuisbaarheid van deze bedrijven (bijvoorbeeld bereidheid en kosten). Daarnaast moet een analyse worden gegeven van de op dit moment en op termijn beschikbare aan het water gebonden vestigingsmogelijkheden voor nieuwe bedrijven. Geef inzicht in de te verwachten aantallen schepen per scheepsklasse en de daarmee te vervoeren goederen (tonnage en aard). Het is van belang dat de goederenstromen worden opgesplitst in verschillende deelsectoren, bijvoorbeeld doorgaand vervoer versus bestemmingsvervoer en bulkgoederen versus hoogwaardige producten. De Commissie adviseert om bij de (verkeers- en vervoers)-prognoses niet alleen gebruik te maken van het European Renaissance scenario van het Centraal Planbureau maar in ieder geval ook een meer regionaal toegespitst scenario te hanteren. Alle prognoses dienen uiteraard gebaseerd te zijn op de meest actuele invoergegevens. Verder moet duidelijk inzicht wordt gegeven in de onzekerheidsmarges van de voorspellingen, bijvoorbeeld in de vorm van minimum en maximumramingen.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moeten ook doelen ten aanzien van milieubescherming en -verbetering worden aangegeven, zoals het realiseren van een ecologische verbindingszone langs het kanaal. Doelen moeten zodanig worden beschreven, dat ze kunnen dienen voor de afbakening van te beschrijven alternatieven. De Commissie adviseert om in het MER aan te geven of de in startnotitie genoemde doelen die vanuit het vigerend beleid worden gesteld neven- of ondergeschikt zijn aan de projectdoelstellingen.

⁷ Zie ook reactie 1 (bijlage 4).

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (bijvoorbeeld ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp)- plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld bodembeschermingsgebieden, stiltegebieden, waardevolle cultuurlandschappen, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, gebieden onder de Boswet). De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven.

In het MER dient een overzicht te worden gegeven van relevante genomen besluiten en geformuleerde beleidsvoornemens op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Een bondige samenvatting van de beleidsstudies die de verkeerskundige, vervoerskundige, waterhuishoudkundige, ruimtelijke orderings- en economische aspecten beschrijven dient hierbij als uitgangspunt. Er dient ten minste ingegaan te worden op de inpassing van het voornemen in het ruimtelijk-, waterhuishoudkundig, natuur-, en milieubeleidskader zoals bijvoorbeeld de Structuurvisie stadsregio Tilburg, het Streekplan Noord-Brabant en uitwerkingsplannen daarvan (natuurgebieden, ecologische infrastructuur, bedrijventerreinen), het Provinciaal Milieubeleidsplan, het Provinciaal Natuurbeleidsplan en het Provinciaal Waterhuishoudingsplan. Aan de hand van het beleidskader dienen toetsingscriteria te worden ontwikkeld die worden gehanteerd bij het beoordelen van de gevolgen en het vergelijken van de alternatieven. Hierbij dienen ook in regelgeving vastgelegde doelstellingen, normen en streefwaarden te worden aangegeven.

Aangegeven moet worden dat het MER is opgesteld voor het nemen van een besluit door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen.

3. ALTERNATIEVEN

3.1 Algemeen

De alternatieven moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten. Daarbij dient eveneens aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgvactiviteiten. Ook bij het zoeken naar alternatieven kan het zinvol zijn uit te gaan van de deelactiviteiten. Het verdient aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (ontwerp/uitvoering) en de gebruiksfase (gebruik/beheer).

In de startnotitie worden naast het nulalternatief drie alternatieven genoemd die uitgaan van aanpassingen in de infrastructuur. Bij het ontwikkelen van deze alternatieven dient rekening te worden gehouden met de volgende aandachtspunten en bouwstenen.

Ontwerp en uitvoering

- motivering van de profielkeuze en lengte van het aan te passen tracé;
- waterpeil en diepte van de vaarweg;
- globale situering en vormgeving van langshavens, steekhavens en draaikommen⁸;
- (planologische) randvoorwaarden (zonerings, normeringen) ten aanzien van geluid, externe veiligheid, stof en geur;
- waterbouwkundige, scheepvaartkundige en planologische motivatie van de wijziging van infrastructurele werken zoals sluzen en bruggen;
- inbouwmogelijkheden van waterkrachtgeneratoren in de sluzencomplexen⁹;
- voorkomen van aantasting van hydrologische relaties met name tussen de in de omgeving gelegen (natte) natuurgebieden¹⁰;
- noodzaak tot en mogelijkheden om verdroging tegen te gaan door onder andere gehele of gedeeltelijke hydrologische isolatie van het kanaal¹¹;
- situering en invulling van de ecologische zone langs het kanaal inclusief de mogelijkheden voor milieuvriendelijke oevers, bijvoorbeeld door het creëren van plas-drassituaties, nestmogelijkheden voor holenbroeders in de kanaalwand en milieuvriendelijke aanleg van kunstwerken¹²;
- naast ecologische verbindingen parallel aan het kanaal dient ook aandacht gegeven te worden aan het mogelijk maken van ecologische verbindingen dwars op het kanaal, bijvoorbeeld fauna-uittrekplaatsen;
- stedenbouwkundige inpassing van het kanaal en de ecologische zone;
- methode en fasering van de uitvoering (op hoofdlijnen);
- wijze van uitvoering van de benodigde infrastructurele werken en de daarvoor noodzakelijke omleidingen (op hoofdlijnen);
- gebruik van duurzame materialen;
- noodzaak van tijdelijke bemalingen;
- hoeveelheden te verwijderen grond en bodemslib (samenstelling, mate van verontreiniging, wijze van verwijdering en plaats) alsmede de mogelijkheden voor hergebruik.

Gebruik en beheer

- vaarintensiteit (in relatie tot de scheepsgrootte) en vaarsnelheid;
- toekomstige ontwikkeling van de diepte (grotere of zwaarder beladen schepen);
- bedrijfsvoering van bruggen en sluzen¹³;
- maatregelen ter voorkoming van grote waterverliezen zowel bij de sluzen (spaarbekkens, terugpompen) als bij het kanaal (kwelverliezen);

8 Zie ook reactie 6 en 8 (bijlage 4).

9 Zie ook reactie 5 en 7 (bijlage 4).

10 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

11 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

12 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

13 Zie ook reactie 3 (bijlage 4).

- maatregelen ten aanzien van behoud van de waterkwaliteit;
- recreatief medegebruik van het kanaal (pleziervaart) en de oevers (zoals wandelen, fietsen en (sport)vissen)¹⁴].

3.2 Alternatieven

De alternatieven kunnen worden samengesteld uit de in paragraaf 3.1 gegeven bouwstenen. Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen nog kunnen worden getroffen. Daarnaast moet worden aangegeven welke regionale flankerende maatregelen worden genomen om het transport over water te bevorderen ten koste van het wegtransport en in hoeverre deze maatregelen per alternatief verschillen. De uiteindelijke keuze van de alternatieven moet worden gemotiveerd. In het MER zijn vooral de milieuelementen voor deze keuze van belang. Voor onderlinge vergelijking moeten de milieueffecten van de alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau worden beschreven.

3.2.1 Nulalternatief

In de startnotitie wordt aangegeven dat nut en noodzaak van de verruiming op basis van de verkenningsstudie niet onomstotelijk zijn vast komen te staan. Omdat het doel van het voornemen dus mogelijk eveneens met handhaving van de bestaande situatie kan worden bereikt, adviseert de Commissie om het nulalternatief in het MER als een volwaardig alternatief te beschouwen. De milieugevolgen van het nulalternatief dienen tevens als referentie bij de vergelijking van alternatieven op milieugevolgen. Indien op basis van nieuwe gegevens echter blijkt dat het doel van het voornemen niet met handhaving van de bestaande situatie kan worden bereikt, dient gemotiveerd te worden waarom het nulalternatief geen reëel alternatief is. Vervolgens kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige milieusituatie, inclusief autonome ontwikkeling als referentie.

3.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie adviseert om bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief een 'actieve' aanpak te hanteren¹⁵]. Het meest milieuvriendelijke alternatief moet realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer en moet binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen. Daarnaast dient het milieuvriendelijke alternatief uit te gaan van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu. De Commissie adviseert bij het meest milieuvriendelijke alternatief in ieder geval aandacht te besteden aan maximaliseren van de mogelijkheden voor natuurontwikkeling, aanleg van milieuvriendelijke oevers, het voorkomen van verdroging en verstoring, en het minimaliseren van de gevolgen voor het woon- en leefmilieu.

14 Zie ook reactie 4, 6 en 7 (bijlage 4).

15 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

4. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN**

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten.

Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan bestaande plannen voor stedelijke uitbreiding (woongebieden en bedrijventerreinen), ook voor de lange termijn. Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en zijn omgeving, voor zover daar effecten kunnen gaan optreden. Per milieuaspect kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten zoals het natuurgebied De Drijflanen. Daarnaast dient aandacht te worden besteed aan leefgebieden van planten- en diersoorten buiten natuurgebieden.

Gevolgen voor het milieu

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- bijzondere aandacht moet worden besteed aan de milieugevolgen die per alternatief of variant verschillen;
- per milieugevolg moet worden beschreven of het omkeerbaar is (bijvoorbeeld effecten van verdroging);
- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed zoals bijvoorbeeld de relatieve afname van het wegverkeer door een verandering van de modal split en de verbetering van de water(-bodem)kwaliteit door sanering van eventueel verontreinigde waterbodems;
- behalve directe effecten moeten ook afgeleide effecten worden beschreven, waarbij onder meer een indicatie moet worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld.

4.1 Bodem en water

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Geef een beschrijving van:

- de geomorfologische gesteldheid, de bodemopbouw, de hydrologische en geohydrologische situatie (oppervlaktewaterhuishouding, grondwaterstroming, grondwaterpeilen en de interactie tussen het grondwater en oppervlaktewater);
- de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater;
- kwaliteit van de (water)bodem (inclusief situering en ernst van bodemverontreinigingen).

Gevolgen voor het milieu

Geef inzicht in:

- de doorgraving van hydrologisch isolerende lagen;
- de beïnvloeding van de oppervlaktewaterhuishouding, grondwaterstromingspatronen en grondwaterpeilen;
- wijziging van kwel en infiltratiepatronen;
- het optreden van verdroging als gevolg van grondwaterstands dalingen¹⁶;
- kwaliteitsverandering van het oppervlakte- en grondwater;
- de kwaliteit en gebruik van de uitgegraven grond en gebaggerde specie.

4.2 Natuur

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Geef een beschrijving van:

- de aquatische en terrestrische flora, vegetatie en fauna: bijvoorbeeld het voorkomen van bijzondere biotooptypen, soortenrijkdom, zeldzame soorten, indicator- en doelsoorten;
- de landschapsecologische relaties binnen het studiegebied (ecologische hoofdstructuur c.q. groene hoofdstructuur, ecohydrologie, broed- en foerageergebieden) inclusief bestaande barrières die het functioneren van deze relaties belemmeren.

Gevolgen voor het milieu

Geef inzicht in:

- veranderingen in de terrestrische en aquatische flora, fauna en belangrijke biotopen, onder andere als gevolg van biotoopverlies, verdroging (bijvoorbeeld het natuurgebied De Drijflanen) en versnippering en verstoring (fauna);
- verdwijnen en ontstaan van vegetatie (typen, oppervlakten);
- beïnvloeding van ecologische relaties met het omringende gebied en de gevolgen daarvan.

Maak bij het beschrijven van de gevolgen onderscheid tussen gevolgen in de tijd (processen) en in de ruimte (patronen).

¹⁶ Zie ook reactie 1 en 6 (bijlage 4).

4.3 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

- geef inzicht in de visueel-ruimtelijke opbouw;
- beschrijf en waardeer de bestaande landschappelijke structuur, inclusief de ontstaansgeschiedenis, cultuurhistorische en archeologische waarden en geef aan hoe waardevolle elementen zonder schade zijn in te passen.

Gevolgen voor het milieu

- geef een aanduiding en beoordeling van de visueel-ruimtelijke werking die het verruimde kanaal, inclusief kunstwerken op de omgeving zal hebben;
- geef aan welke maatregelen bij eventuele aanwezigheid van archeologische vindplaatsen worden getroffen ter veiligstelling daarvan.

Het verdient aanbeveling om gevolgen niet alleen te beschrijven, maar vooral zo goed mogelijk te visualiseren met tekeningen en/of fotomontages.

4.4 Woon- en leefmilieu

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

- beschrijf de achtergrondniveau's voor wat betreft geluidhinder^{17]} (inclusief bestaande zonerings), geurhinder en stofhinder alsmede de huidige situatie van de externe veiligheid voorzover deze beïnvloed worden door de verruiming en het gebruik van het Wilhelminakanaal en/of als gevolg van een mogelijke toename van de (watergebonden) bedrijvigheid.

Gevolgen voor het milieu

- een kwalitatieve beschrijving van de toename van de geluidhinder en (zo nodig en zo mogelijk) van de stank- en stofhinder en andere luchtverontreinigingen, mede als gevolg van de door het voornemen aan te trekken bedrijvigheid en bijbehorende overslag van goederen^{18]};
- een (kwalitatieve) beschrijving van de veranderingen in het (externe) veiligheidsrisico en van de daarvoor gevoelige bestemmingen als gevolg van het vervoer en eventueel opslag van gevaarlijke stoffen;
- inzicht in de (tijdelijke) toename van de barrièrewerking voor autoverkeer, openbaar vervoer en met name het langzaam verkeer, op de belangrijkste functioneel-ruimtelijke relaties in de diverse netwerken^{19]}.

17 Zie ook reactie 6 en 8 (bijlage 4).

18 Zie ook reactie 6 (bijlage 4).

19 Zie ook reactie 3 (bijlage 4).

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, beveelt de Commissie aan een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieuinformatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

De *Minister van Verkeer en Waterstaat* moet bij het besluit aangeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling, dat *Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant* in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Voor de presentatie beveelt de Commissie verder aan om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden, onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het meest milieuvriendelijke alternatief;
- belangrijke leemten in kennis.

Groen!

BIJLAGEN

bij het Advies voor richtlijnen
voor het milieueffectrapport
Verruiming Wilhelminakanaal
Tilburg

(bijlagen 1 t/m 5)

groen!

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 4 september 1997 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Hoofdkantoor van de Waterstaat

Aan

Voorzitter van de commissie voor de milieu-effectrapportage
ir. P. van Duursen
Postbus 2345
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekon	15 SEP. 1997
nummer	1214-97
dossier	902-71
kopie naar	Wa ISJ/B/AB/al

Contactpersoon

ir. R.J. Dijkstra

Datum

4 september 1997

Ons kenmerk

UI 97/9896

Onderwerp

Adviesaanvraag richtlijnen m.e.r. Wilhelminakanaal Tilburg

Doorkiesnummer

070-3519343

Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

-

12 SEP. 1997

Geachte heer van Duursen,

Overeenkomstig de wet milieubeheer, hoofdstuk milieu-effectrapportage en de algemene maatregel van bestuur inzake de werkingssfeer m.e.r., zal een milieu-effectrapportage worden opgesteld ten behoeve van de besluitvorming over het Wilhelminakanaal bij Tilburg.

In de fase van de voorbereiding van het milieu-effectrapport, die zal uitmonden in de richtlijnen, zal de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat namens mij als bevoegd gezag optreden. Indien u over het project nadere informatie wenst, kunt u zich wenden tot de heer ir. R.J. Dijkstra (Hoofdkantoor van de Waterstaat, tel. 070-3519343). Ik verzoek u binnen de termijn van artikel 7.14 van de Wet Milieubeheer, uw advies toe te zenden aan voornoemde Directeur-generaal. Gelet op de termijn voor de inspraak betekent dit uiterlijk 3 november 1997.

De benodigde aantallen rapportages zullen u rechtstreeks door de initiatiefnemer worden toegezonden

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat,
namens deze,
Hoofd afdeling Uitvoering Investeringen,

drs. A.R. Kop

Postadres postbus 20906, 2500 EX Den Haag,
Bezoekadres Johan de Wittlaan 3

Telefoon 070-3518080
Telefax 070-3518335

Bereikbaar met tramlijn 7 (station cv), tramlijn 8 (station ho), buslijn 4 (station cv) en buslijn 88 (vanaf Oegstgeest)

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 166 d.d. 1 september 1997

Inspraak Startnotitie Wilhelminakanaal Tilburg

Gedurende de periode 1 september tot en met 26 september 1997 ligt de Startnotitie Wilhelminakanaal Tilburg ter inzage. In deze periode kunt u op dit document inspreken.

Met het uitbrengen van de Startnotitie Wilhelminakanaal Tilburg maakt de minister van Verkeer en Waterstaat het voornemen bekend een projectstudie te starten naar de mogelijkheden en effecten van verbreding en vordinging van het Wilhelminakanaal in de gemeente Tilburg (zie klasse IV kwag profiel). De Startnotitie geeft bovendien aan welke alternatieven in ogenschouw worden genomen en op welke aspecten deze alternatieven worden onderzocht.

De Startnotitie doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet Milieubeheer. In het kader daarvan wordt u in de gelegenheid gesteld uw mening over de inhoud van de Startnotitie kenbaar te maken.

Het Wilhelminakanaal in Tilburg

Het Wilhelminakanaal in Tilburg wordt momenteel hoofdzakelijk gebruikt voor het bulkgoederenvervoer, met Tilburg als plaats van bestemming, z.g. herkomst. Naar verwachting zal het vervoer over het Wilhelminakanaal in Tilburg toenemen en worden verzorgd door grotere schepen met hogere beladingsgraden. Aangezien de huidige afmetingen van het kanaal dergelijke schepen niet toelaten, komt de bereikbaarheid over water van de gevestigde bedrijven langs het kanaal in gevaar. Door de verminderde bereikbaarheid worden deze bedrijven – die voor een groot deel afhankelijk zijn van het vervoer van bulkproducten – in hun functioneren belemmerd en wordt de concurrentiepositie van deze bedrijven aangetast.

Daarnaast wil de overheid milieuvriendelijke vervoerswijzen zoals vervoer over water stimuleren. Hierbij het vervoer over water binnen Noord-Brabant naar verwachting zal afnemen, laten vervoersprognoses een groei zien van het vervoer over het Wilhelminakanaal tot aan Tilburg. Deze groei kan nog verder toenemen indien het kanaal, in combinatie met flankerend beleid, geschikt wordt gemaakt voor grotere schepen.

De Startnotitie Wilhelminakanaal Tilburg geeft mogelijkheden aan om het Wilhelminakanaal op een zodanige wijze te ontwikkelen dat de groeipointen voor het transport over water wordt gerealiseerd en de bereikbaarheid over water voor de Tilburgse bedrijven die reeds gebruik

maken van het Wilhelminakanaal wordt verbeterd. Uitgangspunt hierbij is dat aantasting van het woon- en leefmilieu en verstooring van waardevolle gebieden voor natuur en landschap zo veel mogelijk wordt voorkomen. Tevens dient te worden bijgedragen aan de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van het Wilhelminakanaal en aan de ontwikkeling van een ecologische verbindingzone langs het kanaal.

Waar kunt u de Startnotitie inszien?

De Startnotitie Wilhelminakanaal Tilburg kunt u van 1 september tot en met 26 september 1997 gedurende de reguliere openingstijden inszien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Tilburg, Dongen en Loon op Zand (Kaatsheuvel);
- de openbare bibliotheken in Tilburg, Dongen en Loon op Zand (Kaatsheuvel);
- het provinciehuis van Noord-Brabant in 's-Hertogenbosch;
- de kantoren van Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant (Waterstraat 16 en Bastion Vuigt 1) in 's-Hertogenbosch;
- de bibliotheek van het Hoofdstaatsoor van de Waterstaat in Den Haag;
- de bibliotheek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag.

Informatiebijeenkomst

Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Startnotitie wordt een informatiebijeenkomst georganiseerd. Oefkundigen staan vanaf 19.00 uur klaar om uw vragen te beantwoorden. Om 20.00 uur vindt een centrale presentatie plaats. De bijeenkomst vindt plaats op:

Woensdag 10 september
in zaal 'Bonnie Mulsaers'
Vijvertaan 2 te Tilburg

Hoe kunt u inspreken?

U kunt schriftelijk op de Startnotitie reageren. Uw inspraakreactie dient u vóór 27 september 1997 te sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat
Wilhelminakanaal Tilburg
Kruisveld 6
3514 EN Den Haag

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

Wat gebeurt er met uw reactie?

Het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat bundelt alle reacties en stuurt deze onder andere naar de minister van Verkeer en Waterstaat en de Commissie voor de Milieu-effectrapportage. Deze commissie adviseert de minister over de Richtlijnen voor de inhoud van het Milieueffectrapport (MER). Mede op basis van dit advies en de inspraakreacties, stelt de minister vervolgens de Richtlijnen vast. De Richtlijnen vormen het vertrekpunt voor het opstellen van de Projectnota/MER Wilhelminakanaal Tilburg, die vermoedelijk begin 1999 gereed zal zijn. Op deze Projectnota/MER kunt u te zijner tijd wederom inspreken.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn worden de door het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat gebundelde inspraakreacties ter inzage gelegd op dezelfde locaties waar de Startnotitie ter inzage ligt.

Nadere informatie Startnotitie

Met het oog op de inspraak in van de Startnotitie Wilhelminakanaal Tilburg een samenvatting gemaakt. Deze samenvatting is gratis verkrijgbaar op de locaties waar de Startnotitie ter inzage ligt en op de informatiebijeenkomst. De samenvatting van de Startnotitie kan ook worden aangevraagd bij Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant (m.w. L. IJssel de Schepers), telefoon (073) 681 74 12. U kunt hier tevens terecht voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud van de Startnotitie en voor het aanvragen van de Startnotitie (eerste exemplaar gratis, meerdere exemplaren / 15,- per stuk).

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon (070) 361 87 78.



 **Inspraakpunt**
Verkeer en Waterstaat

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant

Bevoegd gezag: De Minister van Verkeer en Waterstaat

Besluit: vaststelling van een plan tot verruiming van de vaarweg

Categorie Besluit m.e.r.: Vrijwillige m.e.r.-procedure. Het project is op grond van het Nederlands recht niet en op grond van het Europees recht wel m.e.r.-plichtig. Volgens het Nederlands recht is daarom formeel sprake van een vrijwillige m.e.r.-procedure, waarvoor toestemming is verleend door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Activiteit: het (gedeeltelijk) verbreden en verdiepen van het Wilhelminakanaal in Tilburg tot klasse IV-vaarweg, krap profiel waardoor de doorvaart mogelijk wordt van schepen met een laadvermogen van meer dan 1350 ton.

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 1 september 1997

richtlijnenadvies uitgebracht: 3 november 1997

Bijzonderheden: In haar advies gaf de Commissie aan dat het doel van het voornemen mogelijk eveneens met handhaving van de bestaande situatie zou kunnen worden bereikt. De Commissie adviseerde daarom om het nulalternatief in het MER als een volwaardig alternatief te beschouwen.

Samenstelling van de werkgroep:

ir. K.G. Bezuyen

dr. K.J. Canters

ir. W. van Duijvenbouden

ir. P. van Eck

dr.ir. J.J.T.M. Geerards (voorzitter)

Secretaris van de werkgroep: drs. P.A. Kee

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	970714	Brabantse Milieufederatie (BMF)	Tilburg	970917
2.	970905	NL Genootschap van Insprekers	Diemen	970917
3.	970915	A.I. Bruggeman	Tilburg	970917
4.	970919	Koninklijk Erkende Hengelaars Vereniging	Tilburg	970929
5.	970921	W. Kersten	Tilburg	970929
6.	970923	G. Miltenburg	Tilburg	970929
7.	970915	ir. C.R. Wagenaar, directeur van Stadszaken, namens burgemeester en wethouders van Tilburg	Tilburg	970929
8.	970926	Kanaalbedrijven Tilburg	Tilburg	971013
9.	971030	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, directie Zuid	Eindhoven	971103

BIJLAGE 5

Brief van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan het bevoegd gezag d.d. 11 juni 1997, waarin toestemming wordt verleend voor het uitvoeren van een vrijwillige milieueffectrapportage.



Ministerie van Volkshuisvesting
Ruimtelijke Ordening en Milieu



Directoraat-Generaal Milieubeheer
Directie Bestuurszaken / IPC 660
Afdeling Bestuurlijke en Maatschappelijke Betrekkingen
Postbus 30943
2500 GX Den Haag

Rijkswaterstaat Directie Noord-Brabant	
g. datum	12 JUN 1997
g. kern.	4924
class.nr.	1.813.1103.111.1
object	W.O.W.R. dossier kenm. NRB/0387
bewaarplaats	L.A.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Noord-Brabant
Ir. J.M. de Bruijne
Postbus 90157
5200 MJ 's-Hertogenbosch

HID	IP	alschrift	AIB	t.k.
CX			AID	+opm.
FX			AIE	+nal.
PX			ATW	+uiv.
AI			AIGE	b en r
IV	0			terugz. tek./bijl.
RB				Afd. voor

Uw kenmerk

Uw brief

Kenmerk

Datum

IVP 4600
Onderwerp

3-6-1997

DGM/B/BMB/
MBB/97107711

11 JUNI 1997

Verzoek om vrijwillige m.e.r.-procedure
Wilhelminakanaal Tilburg

Geachte heer De Bruijne,

Bij deze bevestig ik U de ontvangst van het verzoek om een vrijwillige m.e.r.-procedure voor het Wilhelminakanaal Tilburg te mogen uitvoeren.

Voor het uitvoeren van de gevraagde vrijwillige milieu-effectrapportage inclusief de inschakeling van de Commissie voor de milieu-effectrapportage wordt gaarne toestemming verleend. Uw opmerking over de Europese richtlijn m.e.r. zal bij de komende herziening van het Besluit m.e.r. 1994 worden betrokken.

Een afschrift van deze brief gaat naar de Commissie voor de m.e.r.

Hoogachtend,

Het hoofd van de afdeling Bestuurlijke
en Maatschappelijke Betrekkingen.

mr. A.L. van Kempen

Bijlagen

