



Zandmaas/Maasroute
Ontwerp-Tracébesluit - aanvulling III

Ontwerp-Tracébesluit
Zandmaas/Maasroute - aanvulling III



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Maaswerken



**Zandmaas/Maasroute
Ontwerp-Tracébesluit - aanvulling III**


**Ontwerp-Tracébesluit
Zandmaas/Maasroute - aanvulling III**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Maaswerken

Dit Ontwerp-Tracébesluit is op 17 maart 2008 getekend door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Inhoudsopgave

| | | | |
|---|---|--|---|
|  | 1 | Algemeen | 4 |
| | 2 | Doelstellingen | 4 |
| | 3 | Kern van de maatregelen | 4 |
| | 4 | Het voor de maatregelen benodigde ruimtebeslag | 5 |
| | 5 | Gebieden die nodig zijn tijdens de aanlegfase | 5 |
| | 6 | Maatregelen voor het milieu | 5 |
| | 7 | Bijkomende infrastructurele voorzieningen/infrastructurele maatregelen | 6 |
| | 8 | Overige bepalingen | 6 |
| | 9 | Schaderegeling | 6 |

1. Algemeen

Op 12 maart 2002 is het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute vastgesteld door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Tegen het Tracébesluit konden belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling heeft op 9 juli 2003 uitspraak gedaan op de ingediende beroepen. Deze beroepen zijn voor de Afdeling aanleiding geweest twee onderdelen van het Tracébesluit te vernietigen, één van deze twee onderdelen was de verbreding Julianakanaal van kanaalkilometer 2.9 (brug Itteren) tot 12.0 (bocht Elsloo).

In deze derde aanvulling op het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute wordt de verbreding van het Julianakanaal op het traject Limmel Elsloo alsnog geregeld. Het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III omvat het voorliggende besluit en de daarbij behorende tracékaarten. Bij het Ontwerp-Tracébesluit behoort een Nota van Toelichting Ontwerp-Tracébesluit (bestaande uit een algemeen deel en een toelichting op tracédeel Limmel-Born) en het MER verbreding Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo.

2. Doelstellingen

Het project Zandmaas/Maasroute bestaat uit het deelproject Maasroute en het deelproject Zandmaas.

Het project Zandmaas/Maasroute beoogt:

- het verbeteren van de Maasroute van Weurt tot Ternaaien tot klasse Vb waarbij de vaarroute minimaal geschikt is voor schepen met een diepgang van 3,5 m;
- het realiseren van een beschermingsniveau langs de onbedijkte Maas van 1:250 achter de kaden;
- en het realiseren van beperkte natuurontwikkeling langs de Maas.

Om de Maasroute geschikt te maken voor Vb scheepvaart is een verbreding van het Julianakanaal tussen kanaalkilometer 2.9 en 12.0 noodzakelijk.

3. Kern van de maatregelen

Het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III bevat de volgende (onderdelen van) maatregelen uit het project Zandmaas/Maasroute:

| Maatregelen Zandmaas/Maasroute | | | |
|---------------------------------------|-------------------------|---|--------------------------------|
| Tracédeel | Stuw-/Kanaalpand | Omschrijving | Realisatie (indicatief) |
| 3 | Limmel-Born | Bevaarbaar maken van het Julianakanaal van km 2.9 tot en met 12.0 voor Vb-schepen met een diepgang van 3,5 m. | 2010-2017 |

4. Het voor de maatregelen benodigde ruimtebeslag

Voor de in dit Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III opgenomen maatregelen is het benodigde ruimtebeslag bepaald. Dit omvat zowel het ruimtebeslag voor de maatregelen zelf als voor de te wijzigen (kruisende) infrastructuur.

Dit **permanente ruimtebeslag** van de maatregelen is weergegeven op de tracékaarten. De maatvoering en andere relevante ontwerpprincipes van de maatregelen zijn beschreven in de Nota van Toelichting Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III.

Verwerving van de betrokken gronden gebeurt in eerste instantie op minnelijke basis. In een later stadium kan indien het minnelijke verwervingstraject niet tot een verwervingsresultaat heeft geleid, het onteigeningsinstrument worden ingezet.

5. Gebieden die nodig zijn tijdens de aanlegfase

Naast het hiervoor aangeduide permanente ruimtebeslag, is er ook een tijdelijk terrein nodig om de maatregelen die zijn opgenomen in dit Ontwerp-Tracébesluit te kunnen realiseren. Het **tijdelijke ruimtebeslag** nodig voor de realisering van de maatregelen is weergegeven op de tracékaarten.

Voor de duur van de periode waarvoor het tijdelijke ruimtebeslag nodig is om de maatregelen te kunnen uitvoeren wordt het gebruiksrecht verworven. Als het noodzakelijk is om tot aankoop over te gaan - zo nodig met toepassing van de Onteigeningswet - dan kunnen deze gronden, nadat de maatregelen gerealiseerd zijn, weer in eigendom worden uitgegeven.

6. Maatregelen voor het milieu

Grond- en oppervlaktewater

In het kader van de watertoets heeft er overleg met de waterbeheerders, i.c. Rijkswaterstaat dienst Limburg en het waterschap Roer en Overmaas plaatsgevonden. Uit dit overleg is gebleken dat aanvullende voorzieningen voor grond- en oppervlaktewater, anders dan vermeld in dit besluit, niet nodig zijn.

Landschappelijke en ecologische inpassing

Uitvoering van het project Zandmaas/Maasroute leidt tot aantasting van bestaande landschappelijke en ecologische waarden. Door het nemen van maatregelen worden deze hersteld. Verder worden een aantal ecologische verbindingen in stand gehouden.

In de Nota van Toelichting Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III, Toelichting op het tracédeel is opgenomen welke maatregelen worden getroffen voor het herstel van landschappelijke en/of ecologische waarden. Deze maatregelen zijn onderdeel van dit Ontwerp-Tracébesluit.

Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden wordt waar nodig een verdere inventarisatie van Flora- en faunawetsoorten uitgevoerd. Op basis van deze inventarisatie worden eventueel noodzakelijke mitigerende maatregelen in een plan geformuleerd en kan een ontheffing van de Flora- en faunawet worden aangevraagd.

Natuurcompensatie

Voor dit Ontwerp-Tracébesluit is alleen de compensatie van het verlies aan bos langs het Julianakanaal van belang. Ter compensatie van de vernietiging van compensatieplichtig gebied wordt minimaal 2,3 ha bos (inclusief kwaliteits-toeslag) aangeplant als zelfstandig bosje of aansluitend op een groter bestaand complex, in de naaste omgeving van het Julianakanaal. In het ten behoeve van het Tracébesluit (2002) opgestelde Compensatieplan (2002) zijn reeds zoekgebieden opgenomen voor de aanplant van deze 2,3 ha bos. Voor nadere informatie wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van de Nota van Toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit - Toelichting op de Tracédelen, Tracédeel 3.

Luchtkwaliteit

Het door TNO uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit laat zien dat de berekende stikstofconcentraties en fijn stof concentraties zowel in de autonome ontwikkeling als in de verkeersmanagement-alternatief nergens de BLK-norm overschrijden.

7. Bijkomende infrastructurale voorzieningen/infrastructurale maatregelen

Infrastructuur

Indien bij de realisatie van de maatregelen bestaande infrastructuur (wegen, (fiets)paden en bruggen) tijdelijk of blijvend wordt verwijderd of doorsneden, worden maatregelen getroffen om deze te herstellen. Daar waar daartoe benodigde maatregelen ruimtelijke consequenties hebben, is dat voor zover nu bekend op de tracékaarten aangegeven.

Kabels en leidingen

Tijdens de uitvoering van het project moeten een aantal kabels en leidingen worden verlegd of beschermd. Daar waar het verplaatsen van kabels en leidingen economisch niet rendabel is en dit uit rivierkundig oogpunt toelaatbaar is, worden deze beschermd. Daar waar aanpassing of verplaatsing van kabels en leidingen noodzakelijk is wordt de nieuwe ligging ervan in overleg met onder meer de leidingbeheerders vastgesteld.

8. Overige bepalingen

Afwijkingen van de weergegeven ontwerpelementen

Het ruimtebeslag van de verschillende maatregelen is op de tracékaarten, binnen de desbetreffende zones aangegeven. Gelet op de mate van nauwkeurigheid waarmee het ontwerp van deze maatregelen is uitgewerkt, kan het definitieve ontwerp hiervan met de volgende marges afwijken: 0,5 m omhoog en omlaag en 2 m naar weerszijden (zogenaamde tekenfoutmarge).

Maatregelen tijdens de uitvoering

Tijdens de uitvoering van de bouwwerkzaamheden wordt hinder voor de omgeving beperkt. In het bijzonder gaat het daarbij om hinder door bouwverkeer, geluidsoverlast door bouw- en baggerwerkzaamheden, omrijhinder door tijdelijke wegomleggingen enzovoort. Voor het uitvoeren van bemalingen en ontgravingen, de behandeling van bodemverontreinigingen en het verwerken van vrijkomend slib gelden de bestaande wettelijke bepalingen en richtlijnen.

9. Schaderegeling

Nadeelcompensatie

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat kent de belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van dit Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd.

Ter zake is de 'Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing. Een verzoek om schadevergoeding kan worden ingediend vanaf het moment dat het Tracébesluit is vastgesteld. De staatssecretaris zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.



Inspraakmogelijkheid

Binnen een week na de toezending aan de betrokken overheden wordt het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute aanvulling III ter inzage gelegd in het provinciehuis in Maastricht, in de gemeentehuizen van de gemeenten Maastricht, Meerssen en Stein en in het kantoor van Rijkswaterstaat Maaswerken te Maastricht.

Gedurende zes weken na de dag van de terinzagelegging kan iedereen zienswijzen inbrengen tegen het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute aanvulling III bij Rijkswaterstaat Maaswerken, Postbus 1593, 6201 BN Maastricht.


Naast het geven van een schriftelijke reactie kan men zijn visie op het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute aanvulling III ook mondeling naar voren brengen. Hiertoe wordt een hoorzitting gehouden.

De kennisgeving volgt in advertenties van de lokale en regionale dag- en weekbladen en in de Staatscourant.

 **Nota van toelichting
Ontwerp-Tracébesluit**

Algemeen deel

Inhoudsopgave

| | | | |
|---|----------|--|-----------|
|  | 1 | Project Zandmaas/Maasroute opnieuw in fase van Ontwerp-Tracébesluit | 4 |
| | 1.1 | Aanleiding | 4 |
| | 1.2 | Doelstellingen Zandmaas/Maasroute | 4 |
| | 1.3 | Rapporten behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit | 5 |
| | 2 | Aanvulling op het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute | 7 |
| | 2.1 | Korte terugblik | 7 |
| | 2.2 | Nut en noodzaak modernisering Maasroute | 7 |
| | 2.3 | Financiële middelen | 8 |
| | 2.4 | Vervolgtraject na het Ontwerp-Tracébesluit | 8 |
| | 3 | Uitwerking van de maatregelen | 10 |
| | 3.1 | Verbreding Julianakanaal | 10 |
| | 3.2 | Watertoets | 11 |
| | 3.3 | Luchtkwaliteit | 11 |
| | 3.4 | Bijkomende infrastructurele voorzieningen/infrastructurele maatregelen | 12 |
| | 3.5 | Landschappelijke en ecologische inpassing | 12 |
| | 3.6 | Compensatie | 12 |
| | 3.7 | Voorzieningen tijdens de aanleg | 12 |
| | 3.8 | Planning uitvoering en onderlinge relaties van maatregelen | 13 |
| | 4 | Schadeafhandeling en grondverwerving | 14 |
| | 4.1 | Schadevergoeding | 14 |
| | 4.2 | Grondverwerving | 15 |

1. Project Zandmaas/Maasroute opnieuw in fase van Ontwerp-Tracébesluit

1.1 Aanleiding

Op 12 maart 2002 is het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute vastgesteld door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Tegen het Tracébesluit konden belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling heeft op 9 juli 2003 uitspraak gedaan op de ingediende beroepen. Deze beroepen zijn voor de Afdeling aanleiding geweest twee onderdelen van het Tracébesluit te vernietigen, één van deze twee onderdelen was de verbreding Julianakanaal van kanaalkilometer 2.9 (brug Itteren) tot 12.0 (bocht Elsloo).

In haar uitspraak constateert de Afdeling dat, de westelijke verbreding van het Julianakanaal niet in de Trajectnota/MER is gezien. De Afdeling oordeelt op grond hiervan dat het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute op dit punt niet zorgvuldig is voorbereid. Het Tracébesluit voor zover dat betrekking heeft op de aanduidingen 'permanent ruimtebeslag' en 'tijdelijk ruimtebeslag' tussen kanaalkilometer 2.9 en kanaalkilometer 12.0 is door de Afdeling vernietigd.

Vernietiging heeft tot gevolg dat de rechtsgevolgen van het Tracébesluit voor deze onderdelen met terugwerkende kracht worden ontnomen. Dit wil zeggen dat het voor de vernietigde delen geacht wordt niet te hebben bestaan.

De staatssecretaris is van oordeel dat een verbreding van het Julianakanaal tussen kanaalkilometer 2.9 en 12.0 noodzakelijk is om de Maasroute geschikt te maken voor Vb scheepvaart. Het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute wordt op dit punt gerepareerd met dit Ontwerp-Tracébesluit. Mede op basis van de resultaten van het MER verbreding Julianakanaal heeft de staatssecretaris besloten het verkeersmanagement-alternatief op te nemen in dit Ontwerp-Tracébesluit.

1.2 Doelstellingen Zandmaas/Maasroute

Algemeen

De doelstellingen van het project Zandmaas/Maasroute zijn de volgende:

- het verbeteren van de Maasroute van Weurt tot Ternaaien tot klasse Vb waarbij de vaarroute minimaal geschikt is voor schepen met een diepgang van 3,5 m;
- het realiseren van een beschermingsniveau langs de onbedijkte Maas van 1:250 achter de kaden;
- en het realiseren van beperkte natuurontwikkeling langs de Maas.

Maasroute

Het deelproject Maasroute beoogt de opwaardering van de vaarroute tussen Weurt en Ternaaien. Deze zogeheten noord-zuidtak van de Maasroute omvat de Maas, het Maas-Waalkanaal, het Lateraalkanaal, en het Julianakanaal. Het beoogde doel is de vaarweg veiliger, vlotter en beter toegankelijk te maken voor goederentransport over water. Binnen het Trans-Europese Net van Vaarwegen (TEN) is de Maasroute opgenomen in het vaarwegennet Antwerpen, Rotterdam, Duitsland en Oost-België (dit net staat bekend als de Ruit). In 2003 is een lijst gepubliceerd van Europese prioritaire TEN-projecten. Deze projecten vormen de ruggengraat van de Europese infrastructuur. Doel van de prioritaire projecten is dat er een corridor ontstaat. De Maasroute staat ook op de lijst van prioritaire TEN-projecten en gaat dus deel uitmaken van deze ruggengraat.

Hoofddoel van het goederenvervoerbeleid is een goede bereikbaarheid van zowel bestemmingen in Nederland als van het buitenland en een duurzaam goederenvervoer. Als de Maasroute niet wordt gemoderniseerd, dan verslechtert de concurrentiepositie van de scheepvaart. Volgens het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) dient de Maasroute daarom over de gehele lengte geschikt te zijn voor tweebakduwvaart (klasse Vb). In de opvolger van het SVV II de Nota Mobiliteit (NM PKB 3, 2005) is voor de Maasroute het volgende streefbeeld voor 2020 opgenomen: doorgaande hoofdvaarweg voor tenminste klasse V en 4 laagscotainervaart. De Maasroute voldoet daar nu nog niet aan, er zullen nog een aantal knelpunten moeten worden opgeheven. Allereerst is er voor de scheepvaart sprake van beperkte vaardiepte, met name bij de sluisen. Plaatselijk is de vaarweg ook te smal.

De karakteristieken van de modernisering van de Maasroute zien er als volgt uit:

- de verruiming van de noord-zuidtak van de Maas van een klasse Va-vaarweg met 3,0 m diepgang tot een klasse Vb-vaarweg geschikt voor schepen met 3,5 m diepgang, als onderdeel van de Ruit;
- de verruiming van de Maas geldt vooralsnog niet voor de oost-westtak, tussen Hedel en de aantakking van het Maas-Waalkanaal;
- vanaf 2005 vindt opwaardering plaats van het drukst bevaren traject Weurt-Stein tot klasse Vb voor schepen met 3,3 m diepgang. Zo snel mogelijk daarna wordt op dit traject een verdere vergroting van de diepgang gerealiseerd tot 3,5 m diepgang.
- vanaf 2010 wordt de opwaardering van het traject Stein-Ternaaien ter hand genomen, opdat op de gehele noord-zuidtak de eindsituatie van een klasse Vb-vaarweg met 3,5 m diepgang wordt gerealiseerd.

Hiermee wordt tevens de Maasroute op het traject Weurt-Born geschikt gemaakt voor 4 laagscontainervaart.

Zandmaas

Zandmaas is de naam van het deel van de Maas ten noorden van stuw Linne bij Heel tot aan Hedel. Het deelproject Zandmaas¹⁾ is bedoeld om de gebieden achter de kaden een beschermingsniveau van 1:250 te bieden.

Hiermee wordt het beschermingsniveau sterk verhoogd ten opzichte van de huidige situatie. Het huidige beschermingsniveau ligt tussen 1:20 en 1:50. In samenhang met hoogwaterbescherming is beperkte natuurontwikkeling doel van het deelproject Zandmaas.

Het geheel van maatregelen waarmee de doelstellingen van het deelproject Zandmaas worden bereikt, is ingedeeld in twee pakketten. De karakteristieken en de fasering in de tijd van Pakket I zien er als volgt uit:

- realisering van de proefprojecten (verruiming zomerbed);
- door de verhoging van bestaande en aanleg van nieuwe kaden bij de bevolkingscentra Roermond, Venlo en Gennep-Middelaar als eerste uit te voeren is het mogelijk om reeds op korte termijn 70% - 80% van de bevolking achter de kaden beschermd te hebben tot een niveau van 1:250;
- in de periode tot 2013 worden rivierverruimende en retentie maatregelen uitgevoerd. Deze maatregelen bestaan uit verdieping en verbreding van de maas, de aanleg van hoogwatergeulen in het realiseren van de eerste fase van het retentiegebied Lateraalkanaal west;
- in de periode 2013-2015 worden de resterende maatregelen uitgevoerd. Hierbij geldt dat opnieuw beoordeeld zal worden op basis van voortschrijdend inzicht in de effecten van de rivierverruimende maatregelen in welke mate en over welke trajecten kadeaanpassingen (sluitstukkadens) nog noodzakelijk is;
- voor natuurontwikkeling zijn maatregelen voorzien die tezamen resulteren in een oppervlak van 556 ha natuur. De natuurontwikkeling is gekoppeld aan maatregelen voor hoogwaterbescherming of mitigerende maatregelen.

Het project Zandmaas pakket II valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit.

1.3 Rapporten behorende bij het Ontwerp-Tracébesluit

De Nota van Toelichting bestaat uit een algemeen deel - dat is dit deel - en een tweetal nadere toelichtingen per tracédeel. De tekst van het Tracébesluit, waarin in juridische zin het te nemen besluit is geformuleerd, is voorafgaand aan de Nota van Toelichting opgenomen. De tracékaarten waarop het besluit ruimtelijk is vastgelegd zijn in een aparte kaartenatlas gebundeld. Dit leidt tot de volgende indeling in rapporten:

Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III

Dit deel bevat de tekst van het te nemen besluit over de voorgestelde maatregelen.

¹⁾ Vanaf Maasbracht is de stroomsnelheid zo laag, dat zand en slib bezinken, vandaar de naam Zandmaas.

Nota van Toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit - Algemeen deel

De belangrijkste elementen uit het besluit zijn hierin toegelicht. Er is aangegeven welke maatregelen van het project Zandmaas/Maasroute onder dit Ontwerp-Tracébesluit vallen. Ook zijn de algemene overwegingen en uitgangspunten voor het ontwerp van het tracé hierin toegelicht. Verder is beschreven hoe het vervolg van de tracéwetprocedure eruit ziet.

Nota van Toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit - Toelichting op het Tracédeel

Dit deel bevat een beschrijving van de uitwerking van de maatregelen op lokaal niveau. Hier wordt aangegeven welke maatregelen waar worden getroffen en hoe deze maatregelen eruit zien. Dit deel is vooral bedoeld als tekstuele toelichting bij de tracékaarten. Het tracédeel waarvoor in dit Ontwerp-Tracébesluit maatregelen worden beschreven is:

| Tracédeel ² | Stuwpond/Kanaalvak | Ligging tracédeel |
|------------------------|------------------------|---|
| 3 | Kanaalpand Limmel-Born | Julianakanaal, van sluis Limmel tot en met sluis Born |

Tracékaarten

Op de tracékaarten zijn de maatregelen behorend tot het Ontwerp-Tracébesluit in ruimtelijke zin vastgelegd op de gedetailleerde schaal van 1:2.500. Daarnaast geven verschillende dwarsprofielen op representatieve locaties een beeld van de doorsnede van de maatregelen. Op de overzichtsbladen schaal 1:20.000 is de ligging van het tracé meer globaal aangegeven, met een verwijzing naar de tracékaarten en de dwarsprofielen.

MER verbreding Julianakanaal

Het MER verbreding Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo is een bijlage bij het Ontwerp-Tracébesluit en ligt ook ter inzage. Het MER beschrijft de milieueffecten van de verschillende alternatieven voor de verbreding van het Julianakanaal. Mede op basis van de resultaten van het MER heeft de staatssecretaris besloten het verkeersmanagement-alternatief op te nemen in dit Ontwerp-Tracébesluit.

²⁾ De nummering van dit tracédeel is gelijk aan die in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute (2002).

2. Aanvulling op het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute

2.1 Korte terugblik

In het najaar van 2000 heeft de staatssecretaris haar standpunt over het project Zandmaas/Maasroute bepaald. Dit standpunt vormde het uitgangspunt voor het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute (2002).

Voor het deelproject Maasroute is een keuze gemaakt uit de alternatieven die in de Trajectnota/MER zijn beschreven. Gekozen is voor een opwaardering van de noord-zuidtak van de vaarroute tot een klasse Vb-vaarweg met 3,5 m diepgang.

Tegen het Tracébesluit konden belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Afdeling heeft op 9 juli 2003 uitspraak gedaan op de ingediende beroepen. Deze beroepen zijn voor de Afdeling aanleiding geweest twee onderdelen van het Tracébesluit te vernietigen, één van deze twee onderdelen was de verbreding Julianakanaal van kanaalkilometer 2.9 (brug Itteren) tot 12.0 (bocht Elsloo).

De staatssecretaris is van oordeel dat een verbreding van het Julianakanaal tussen kanaalkilometer 2.9 en 12.0 noodzakelijk is om Vb scheepvaart op de Maasroute mogelijk te maken. Het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute wordt op dit punt gerepareerd met dit Ontwerp-Tracébesluit. In het MER verbreding Julianakanaal zijn vier volwaardige alternatieven voor de verbreding van het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo onderzocht. Uit het MER blijkt dat met het verkeersmanagement-alternatief Vb-scheepvaart op het kanaal mogelijk maakt met de minste negatieve effecten voor de omgeving. Daarom heeft de staatssecretaris besloten het verkeersmanagement-alternatief op te nemen in dit Ontwerp-Tracébesluit.

2.2 Nut en noodzaak modernisering Maasroute

De Maasroute bestaat uit de Zandmaas, het Maas-Waalkanaal, het Lateraalkanaal, het Julianakanaal en de Maas van Maastricht tot Ternaaien. De Maasroute heeft een noord-zuidtak en een oost-westtak. De oost-westtak loopt van Hedel bij 's-Hertogenbosch tot Heumen. De noord-zuidtak loopt van Weurt aan de Waal via Heumen tot de Belgische grens (sluis Ternaaien) en is drukker bevaren dan de oost-westtak. De route is aangemerkt als hoofdvaarweg in het Trans-Europese Netwerk van vaarwegen.



Figuur 2.1 Benelux Vaarwegruit

Op dit moment is de Maasroute een hoofdvaarweg klasse Va geschikt voor schepen met een diepgang van 3 m. Samen met de Waal, de Schelde-Rijnverbinding en het Albert-kanaal vormt de Maasroute de Ruit.

De Maasroute is in deze Ruit de enige Va-vaarweg; over de andere takken van de ruit kunnen grotere schepen varen. Aangezien de behoefte aan grootschaliger vormen van transport over water (met name containers) structureel groeit, is op termijn de toegankelijkheid van de Maas voor dergelijke schepen cruciaal. Op dit moment is de Maasroute niet geschikt voor deze grote schepen. Als gevolg van de inzet van grote schepen zullen minder scheepvaartbewegingen nodig zijn voor dezelfde hoeveelheid lading.

De baten van de verbetering van de Maasroute volgens het streefbeeld in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (klasse Vb-3,5 m) zijn berekend op basis van het uitgangspunt van respectievelijk geen, matige en intensieve overheidsbeïnvloeding van de keuze van vervoerswijze. Bij de eerste twee stijgt het vervoervolume zonder opwaardering van de Maasroute van 39 miljoen ton in 1994 tot 40 respectievelijk 50 miljoen ton in 2050. Na verbetering is dit in 2050 60 respectievelijk 75 miljoen ton, waarvan 75% op de noord-zuidtak. Dat wil zeggen dat de binnenvaart na verbetering van de Maasroute in 2050 jaarlijks 20 tot 25 miljoen ton van de groei van het wegvervoer in de regio kan overnemen. Op de rijksweg A2/A73 dempt dit, volgens het middenscenario, de aanwas van vrachtwagenritten vanaf 2010 met 50%. Dit betekent een vermindering van het aantal vrachtwagenritten in 2050 met 8300 per etmaal.

2.3 Financiële middelen

Voor de maatregelen voor het verbeteren van de scheepvaartroute op het traject Weurt-Ternaaien zijn in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) de benodigde financiële middelen gereserveerd.

2.4 Vervolg na het Ontwerp-Tracébesluit

Het vaststellen van het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III door de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is een stap op weg naar een juridisch bindend Tracébesluit. Het Ontwerp-Tracébesluit wordt ter visie gelegd en aangeboden aan de betrokken provincies, gemeenten en waterschappen. Daarnaast wordt de Commissie voor de m.e.r. verzocht het MER verbreding Julianakanaal te toetsen.

Tegen het Ontwerp-Tracébesluit kan een ieder binnen zes weken nadat het Ontwerp-Tracébesluit ter inzage is gelegd, schriftelijk zienswijzen indienen. Tijdens deze periode worden tevens inspraak- en informatiebijeenkomsten georganiseerd, waarin de mogelijkheid wordt geboden mondeling zienswijzen in te brengen.

Vervolgens stelt de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het Tracébesluit vast, waarna dit Tracébesluit ter inzage wordt gelegd.

Binnen 6 weken na bekendmaking van het Tracébesluit kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State als eerste en enige instantie. In beginsel wordt het beroep ingesteld tegen het Tracébesluit en de onderliggende documenten tezamen genoemd in paragraaf 1.3. Beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan alleen worden ingesteld als een belanghebbende zienswijze naar voren heeft gebracht tijdens de inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit. Het is dus verstandig om al uw bezwaren tegen het voorgenomen Tracébesluit al in te brengen tijdens de inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit om te voorkomen dat u later geen beroep kunt instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Het instellen van beroep schorst de werking van het Tracébesluit niet. Wel bestaat de mogelijkheid om bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een voorlopige voorziening te vragen indien een belanghebbende meent een spoedeisend belang te hebben.

Het Tracébesluit heeft de volgende juridische gevolgen:

- Het Tracébesluit geldt voor zover het in strijd is met een bestemmingsplan als een vrijstelling zoals bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. De voor een artikel 19- procedure vereiste planologische

afweging van de maatregelen heeft namelijk al plaatsgevonden binnen de Tracéwetprocedure.

- Het Tracébesluit is formeel de basis om, indien de benodigde gronden niet minnelijk kunnen worden verworven, tot onteigening over te gaan.
- Voor de uitvoering van de maatregelen van het Tracébesluit zijn verschillende vergunningen nodig. De staatssecretaris bevordert een gecoördineerde voorbereiding van vergunningprocedures.
- In het kader van de uitvoeringsbesluitvorming kunnen geen zienswijzen worden ingediend indien en voor zover deze een grond vinden in zienswijzen tegen het Tracébesluit. Hetzelfde geldt voor het instellen van beroep tegen een uitvoeringsbesluit; dit beroep kan geen grond vinden in zienswijzen tegen het Tracébesluit.

3. Uitwerking van de maatregelen

Het ruimtebeslag van de maatregelen wordt in de eerste plaats bepaald door de typen maatregelen en de locatie die nodig wordt geacht om de doelstellingen van het project Zandmaas/Maasroute te verwezenlijken.

In dit hoofdstuk worden de technisch-inhoudelijke uitgangspunten die ten grondslag liggen aan het ontwerp van de maatregelen toegelicht.

3.1 Verbreding Julianakanaal

Het doel van het deelproject Maasroute is het realiseren van een vaarweg geschikt voor Vb-schepen met een diepgang van 3,5 m.

Geschiktheid voor tweebakduwvaart en 3-/4-laagscontainervaart

In het standpunt van de staatssecretaris (oktober 2000) is aangegeven dat de noord-zuidtak van de Maasroute wordt verbeterd tot een vaarroute geschikt voor klasse Vb-schepen met een diepgang van maximaal 3,5 m. Dit houdt in dat deze vaarroute in zijn geheel van Weurt tot Ternaaien toegankelijk moet zijn voor tweebakduwvaart met een diepgang van 3,5 m.

Wat betreft de stapeling van containers op schepen is de noord-zuidtak opgeknipt in twee delen:

- 4-laags containervaart op het noordelijke deel: Weurt tot aan de haven van Born;
- 3-laags containervaart op het traject ten zuiden van Born tot aan Ternaaien.

Mede ten gevolge van de autonome ontwikkeling, met name het verhogen van de bruggen bij Roosteren en Echt wordt het traject Weurt-Born geschikt voor 4-laags containervaart. Voor het zuidelijke traject wordt 3-laagscontainervaart voorlopig voldoende geacht om aan de vraag te voldoen. Bij nieuwbouw van bruggen geldt als uitgangspunt dat geen hindernis mag worden gecreëerd voor 4-laags containervaart in de toekomst.

Afmetingen klasse Vb-schepen

De klassenindeling van de vaarwegen houdt in dat een bepaalde klasse vaarweg geschikt moet zijn voor schepen van bepaalde afmetingen. Voor iedere vaarwegklasse is een maatgevend schip vastgesteld. De afmetingen daarvan zijn vastgelegd in de CEMT-classificatie (Conférence Européene des Ministres des Transports). Voor klasse Vb-schepen gelden volgens de CEMT-classificatie de volgende afmetingen:

- | | |
|--|---------|
| • scheepslengte | 190 m |
| • scheepsbreedte | 11,40 m |
| • doorvaarthoogte voor 4-laagscontainervaart | 9,10 m |
| • doorvaarthoogte voor drielaagscontainervaart | 7,00 m |

Laadvermogen

De CEMT-classificatie geeft een indicatie aan voor het laadvermogen van schepen, voor Vb-schepen geldt maximaal 6.000 ton. De Maasroute kent na opwaardering een maximale diepgang van 3,5 m, wat overeenkomt met een beladingsgraad van 75% voor een Vb-schip. Op de Maasroute kan een klasse Vb-schip daarom maximaal laden tot circa 4.500 ton. De lagere scheepsklassen kennen allen een lager maximaal laadvermogen dan een Vb-schip.

Afmetingen van de vaarweg

De vaarweg krijgt zodanige afmetingen dat een zo veilig en vlot mogelijke verkeersafwikkeling wordt gerealiseerd. Daarbij is onder andere het beschikbaarheidscijfer leidend. Voor een aantal afmetingen geeft de Richtlijnen Vaarwegen 2005 (RVW 2005). Dit resulteert in de volgende eisen die aan het ontwerp van de vaarweg worden gesteld:

- *Diepte van de vaarweg*

De vaarweg moet voldoende diep zijn. In verband met de benodigde kielspeling - de ruimte tussen de kiel van het schip en de bodem van de vaarweg - moet de diepte van de vaarweg volgens de RVW 2005 minimaal 1,4 maal de diepgang van het maatgevende schip zijn. Bij een diepgang van 3,5 m bedraagt de benodigde diepte van de vaarweg 4,9 m.

- *Breedte van de vaarweg*

De vaarweg moet voldoende breed zijn. De RVW 2005 geeft richtlijnen voor de vereiste breedte van kanalen. Het Julianakanaal valt niet onder deze RVW 2005 omdat over dit kanaal meer dan 30.000 scheepvaartbewegingen per jaar plaatsvinden. Daarom is extra onderzoek verricht en is de breedte van de vaarweg vastgesteld op 60 m in het ongeladen kielvlak voor rechte vaarweg vakken.

- *Doorvaarthoogte van de vaarweg*

De vaarweg moet voldoende doorvaarthoogte bieden onder bruggen. Voor de benodigde hoogte van bruggen is boven op de strijkhogte van het maatgevende schip een veiligheidsmarge van 0,3 m gebruikt, volgens de RVW 2005.

De rivier de Maas voldoet nagenoeg geheel aan de bovenstaande eisen die worden gesteld aan een vaarweg geschikt voor Vb-schepen met 3,5 m diepgang. Echter de bochten bij Steijl en Neer; bijna alle kunstwerken (met name de sluizen) en het Julianakanaal moeten worden aangepast. Afgezien van het Julianakanaal Limmel-Elsloo zijn de benodigde maatregelen opgenomen in het onherroepelijke Tracébesluit Zandmaas/Maasroute (2002).

Julianakanaal Limmel-Elsloo

Om de passage van Vb-schepen op dit traject van het Julianakanaal mogelijk te maken worden twee passeerstroken aangelegd en wordt bocht Elsloo verbreed. Voor de afmetingen van deze passeervakken is uitgegaan van een rechte vaarweg met een normaal dwarsprofiel. Dat wil zeggen een profiel met taluds en geen loodrechte damwanden. Voor het Julianakanaal is de situatie voor het ongeladen kielvlak van het schip bepalend voor de vereiste breedte van het kanaal (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1 Afmetingen van de vaarwegonderdelen van het Julianakanaal

| Afmetingen | Paseervlakken | Bocht Elsloo |
|---|---------------------|--------------------|
| Diepte | 4,9 m | 4,9 m |
| Breedte (ongeladen kielvlak ¹⁾) | 60 m | 55 m ²⁾ |
| Lengte (passeervak) | 855 m ³⁾ | - |
| Doorvaarthoogte | 7 m | 7 m |

¹⁾ De diepte van het ongeladen kielvlak is gedefinieerd op 1,80 m onder het waterpeil

²⁾ In bocht Elsloo is een volledige verbreding tot 60 m op het ongeladen kielvlak niet mogelijk zonder het waardevolle hellingbos hier aan te tasten, daarom wordt hier een verbreding gerealiseerd tot 55 m op het ongeladen kielvlak met damwanden.

³⁾ Het passeervak moet voldoende lang zijn om een veilige ontmoeting tussen twee schepen mogelijk te maken. Uitgangspunt is dat de schepen hun vaarsnelheid tijdens de ontmoeting verminderen maar niet afstoppen. Deze varende ontmoeting is van belang om de vlotheid van de vaarweg te kunnen garanderen. Uit onderzoek is gebleken dat voor een veilige ontmoeting 4,5 maal de lengte van het schip nodig is.

3.2 Watertoets

In het kader van de watertoets heeft er een overleg met de waterbeheerders, i.c. Rijkswaterstaat dienst Limburg en het waterschap Roer en Overmaas plaatsgevonden. De resultaten van de onderzoeken naar de effecten van de ingrepen op grond- en oppervlaktewater gaven geen aanleiding tot aanvullende maatregelen, anders dan vermeld in dit besluit.

3.3 Luchtkwaliteit

Het door TNO uitgevoerde onderzoek naar luchtkwaliteit laat zien dat de berekende stikstofconcentraties en fijn stof concentraties zowel in de autonome ontwikkeling als in de verkeersmanagement-alternatief nergens de BLK-norm overschrijden.

3.4 Bijkomende infrastructurale voorzieningen/infrastructurale maatregelen

Infrastructuur

Bij de realisatie van de maatregelen wordt bestaande infrastructuur (onder andere (fiets)paden en een duiker) tijdelijk of blijvend verwijderd of doorsneden. Hier zullen maatregelen worden getroffen om deze te herstellen.

Kabels en leidingen

Het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo wordt plaatselijk verbreed. Hierbij moeten maatregelen worden getroffen voor kabels en leidingen die het kanaal kruisen of die nu pal langs de te verbreden zijde van het kanaal liggen. Kruisingen worden verlegd of worden voorzien van een beschermingsconstructie. Indien besloten wordt om een beschermingsconstructie aan te leggen zal deze getoetst worden aan de hydraulische en nautische eisen die aan een dergelijke constructie worden gesteld. De overige relevante kabels en leidingen worden verlegd. Dit vindt plaats in overleg met de leiding beheerder.

3.5 Landschappelijke en ecologische inpassing

Inpassing van het Julianakanaal

De huidige kanaalbegeleidende bomenrij wordt ter hoogte van de geplande passeervakken na de uitvoering nieuw aangeplant. De passeerbaarheid van het Julianakanaal voor fauna neemt niet af. Ook na de plaatselijke verbreding krijgt het talud een vergelijkbare constructie en helling als in de huidige situatie. Een uitzondering hierop vormt de bocht bij Elsloo waar verbreding plaatsvindt met een damwand om het hier aanwezige, waardevolle hellingbos te sparen.

3.6 Compensatie

Het compensatiebeginsel is gebaseerd op het 'stand still' beginsel: er mag geen netto verlies aan natuur-, bos- en recreatiewaarden optreden. Daarbij is rekening gehouden met de Nota Ruimte en de provinciale uitwerking van het compensatiebeginsel. De maatregelen die in dit Ontwerp-Tracébesluit zijn opgenomen hebben geen invloed op zogenoemde speciale beschermingszones zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn.

De verbreding van het Julianakanaal ter hoogte van bocht Elsloo gaat ten koste van dijkvegetaties en bosjes. In het ten behoeve van het Tracébesluit (2002) opgestelde Compensatieplan (2002) zijn zoekgebieden aangewezen ter compensatie van de natuurwaarden die verloren gaan als gevolg van de verbreding van het Julianakanaal tussen Limmel en Born. In het Tracébesluit (2002) werd uitgegaan van een omvangrijker ruimtebeslag voor de aanpassing van het Julianakanaal dan in dit Ontwerp-Tracébesluit. Er is dan ook geen reden om naast het Compensatieplan (2002) aanvullende zoekgebieden aan te wijzen. Ter compensatie van de vernietiging van compensatieplichtig gebied wordt minimaal 2,3 ha bos aangeplant als zelfstandig bosje of aansluitend op een grote bestaand complex in de naaste omgeving.

3.7 Voorziening tijdens de aanleg

Verbreding Julianakanaal

Langs de te verbreden gedeelten van het Julianakanaal worden enkele werk-/opslagterreinen ingericht voor bouwketen, opslag van materieel en materialen, opslag van grond en voorbereiding van de nieuwe afdichtingslaag van het kanaal.

Het Julianakanaal ligt over het algemeen hoger dan de omgeving. Om te zorgen dat het kanaal niet leegloopt, moet het (zo goed als) waterdicht zijn. De ondoorlatendheid van de bodem van het kanaal geldt niet alleen voor de eindsituatie maar dient ook tijdens de uitvoering, wanneer het kanaal wordt verbreed, zo veel mogelijk gehandhaafd te blijven. Bij het bepalen van uitvoeringsmethodiek wordt hier expliciet rekening mee gehouden.

3.8 Planning uitvoering en onderlinge relaties van maatregelen

Tussen de verschillende maatregelen in het project Zandmaas/Maasroute bestaan relaties die invloed hebben op de volgorde van uitvoering. Ook met projecten buiten het Zandmaas/Maasrouteproject bestaan dergelijke relaties.

Autonome projecten

- Gedurende de uitvoeringsperiode worden in het plangebied van het Zandmaas/Maasrouteproject ook vele andere (autonome) projecten gerealiseerd. Er is vanuit gegaan dat de planning van het project Zandmaas/Maasroute sturend is en dat de uitvoering van de overige projecten hierop worden aangepast.
- Uitgangspunt is een gelijkmatige afvoer van delfstoffen uit het Grensmaasgebied gedurende 10 jaar (tussen 2008 en 2017).
- De Maasroutemaatregelen worden beïnvloed door het Grensmaasproject ter plaatse van de verbreding van het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo. Zo zijn ter hoogte van de passervakken twee werkhavens gepland in het kader van het Grensmaasproject. Waar mogelijk worden de uitvoeringsplanning en de werkzaamheden van de verbreding van dit gedeelte van het kanaal en het Grensmaasproject op elkaar afgestemd.
- Compensatie van de negatieve waterstandseffecten van deze verbreding van het Julianakanaal vindt plaats met het thans in uitvoering zijnde proefproject Meers.

4. Schadeafhandeling en grondverwerving

Uitgangspunt bij de afhandeling van schade is een actieve benadering. Vooruitlopend op de uitvoering wordt de schade in kaart gebracht. Vervolgens worden gebieden en voorzieningen geselecteerd waar de grootste negatieve gevolgen worden voorspeld. Voor deze (aandachtsgebieden) en voorzieningen worden vooruitlopend op de uitvoering en in overleg met de belanghebbenden oplossingsrichtingen voorgesteld om de schade te mitigeren. Wanneer mitigatie niet of niet voldoende mogelijk is is schadevergoeding aan de orde.

4.1 Schadevergoeding

Schadevergoedingsplicht

Op de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat rust de verplichting om bij het treffen van maatregelen, tot aanleg van de in het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III en vervolgens het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III beschreven werken, de belangen goed tegen elkaar af te wegen. Deze belangenafweging kan ertoe leiden dat, ondanks het rechtmatige karakter van dit Tracébesluit, toch schadevergoeding moet worden aangeboden aan belanghebbenden die in vergelijking tot anderen onevenredig zwaar getroffen worden.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat kent de belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van dit Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel te zijner laste behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet, of niet voldoende, anderszins is verzekerd. Ter zake is de 'Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999' van toepassing.

Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (RNW 1999)

Bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat is een aparte nadeelcompensatieregeling opgesteld waarin een heldere en eenduidige procedure is neergelegd voor schadeverzoeken, de zogenaamde Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat. Deze sinds september 1999 geldende regeling geeft een procedure voor het afhandelen van schadeverzoeken bij een rechtmatige overheidsdaad. Op grond van deze regeling wordt aan benadeelden op voorhand zekerheid verschaft op welke wijze en volgens welke normen schade wordt toegekend.

Om voor vergoeding in aanmerking te komen moet aan een aantal voorwaarden zijn voldaan. Zo moet sprake zijn van schade als gevolg van een rechtmatig overheidshandelen en moet er een rechtstreeks verband zijn tussen dit overheidshandelen en de geleden schade, het zogenaamde causale verband. Ook wordt bij het aansprakelijkheidsvraagstuk rekening gehouden met het normaal maatschappelijk risico van de belanghebbende.

Daarnaast wordt bij het toekennen van schade rekening gehouden met een aantal uit de wet en de rechtspraak voortvloeiende beginselen en normen. Zo mag indien de schade voorzienbaar was voor de betrokkene, indien de betrokkene zelf het risico van schade heeft genomen door bepaalde handelingen, zelf geen schadebeperkende voorzieningen heeft getroffen, bij relatief beperkte omvang van de schade en dergelijke niet op vergoeding van de geleden schade worden gerekend.

Procedure en rechtsbescherming

Het verzoek om schadevergoeding kan worden gedaan nadat het Tracébesluit is gepubliceerd. Het is echter onvermijdelijk dat een definitief besluit over het toekennen van schadevergoeding eerst op grond van een rechtens onaantastbaar Tracébesluit kan worden genomen, aangezien een voorwaarde voor toekenning van schadevergoeding is gelegen in het feit dat de gestelde schadeoorzaak een gevolg moet zijn van rechtmatig overheidshandelen. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met het gegeven dat de schade doorgaans pas bepaalbaar is na het feitelijk optreden van de schade, waardoor uiteindelijk op dat moment het schadeverzoek pas definitief kan worden afgehandeld.

De staatssecretaris kan een verzoek tot schadevergoeding afwijzen of in behandeling nemen. In het laatste geval wordt er een onafhankelijke schadecommissie ingesteld. Deze commissie zal een advies aan de staatssecretaris afgeven. Naar aanleiding van het door de commissie afgegeven advies krijgt de verzoeker de gelegenheid om zijn zienswijze(n) naar voren te brengen. De staatssecretaris neemt vervolgens een besluit.

Een besluit van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, op grond van de Regeling Nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999 kan, indien de benadeelde zich niet met dit besluit kan verenigen, worden voorgelegd aan de rechtbank en vervolgens aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Eén loket

Een verzoek om vergoeding van schade kan worden ingediend bij Rijkswaterstaat Maaswerken. De Maaswerken kijkt aan de hand van dat verzoek óf en op basis van welke regeling (wettelijk dan welk buitenwettelijk) de schade vergoed dient te worden. Indien een andere instantie bevoegd gezag in dezen mocht zijn wordt het verzoek doorgezonden. Vooruitlopend op de uitvoering wordt getracht met zoveel mogelijk gemeenten afspraken te maken over de afhandeling van planschade.

4.2 Grondwerving

De aanvang van de verwervingsactiviteiten voor de verbreding van het Julianakanaal tussen Limmel en Elsloo hangt af van het moment van uitvoering.

Aankoop vindt in eerste instantie - al dan niet op initiatief van de grondeigenaar - op vrijwillige basis plaats. Naar mate de uitvoering in de tijd gezien naderbij komt, worden meer instrumenten ter stimulering van de vrijwillige verkoop door de grondeigenaar ingezet.

Flankerend beleid

Met de uitvoering van het project Zandmaas/Maasroute ontstaat een aanzienlijk ruimtebeslag in het Limburgs cultuurlandschap. Teneinde de gevolgen van dit ruimtebeslag met name voor de agrarische sector zoveel mogelijk te beperken is ten hoeven van het realiseren van ruimtelijke mogelijkheden ook buiten het projectgebied in de loop van 2001 begonnen met het aankopen van bedrijfslocaties en gronden. De verwerving daar gebeurt uiteraard alleen op vrijwillige basis.

Onteigening

Met onherroepelijk vaststellen van ingrepen en (compenserende) maatregelen onder het Tracébesluit, is het nut en de noodzaak tot uitvoering van deze bestemmingen en ingrepen eveneens aangetoond. Daarmee staat de weg open om, voor de uitvoering van de werken, het onteigeningsinstrument in te zetten. In dit geval betreft het toepassing van Titel IIa van de Onteigeningswet. Mogelijk dat voor bepaalde bestemmingen Titel IV Onteigeningswet wordt ingezet. Het spreekt voor zich dat van deze onteigeningsinstrumenten pas gebruik gemaakt wordt nadat het minnelijke verwervingstraject zorgvuldig maar zonder verwervingsresultaat is afgewikkeld.

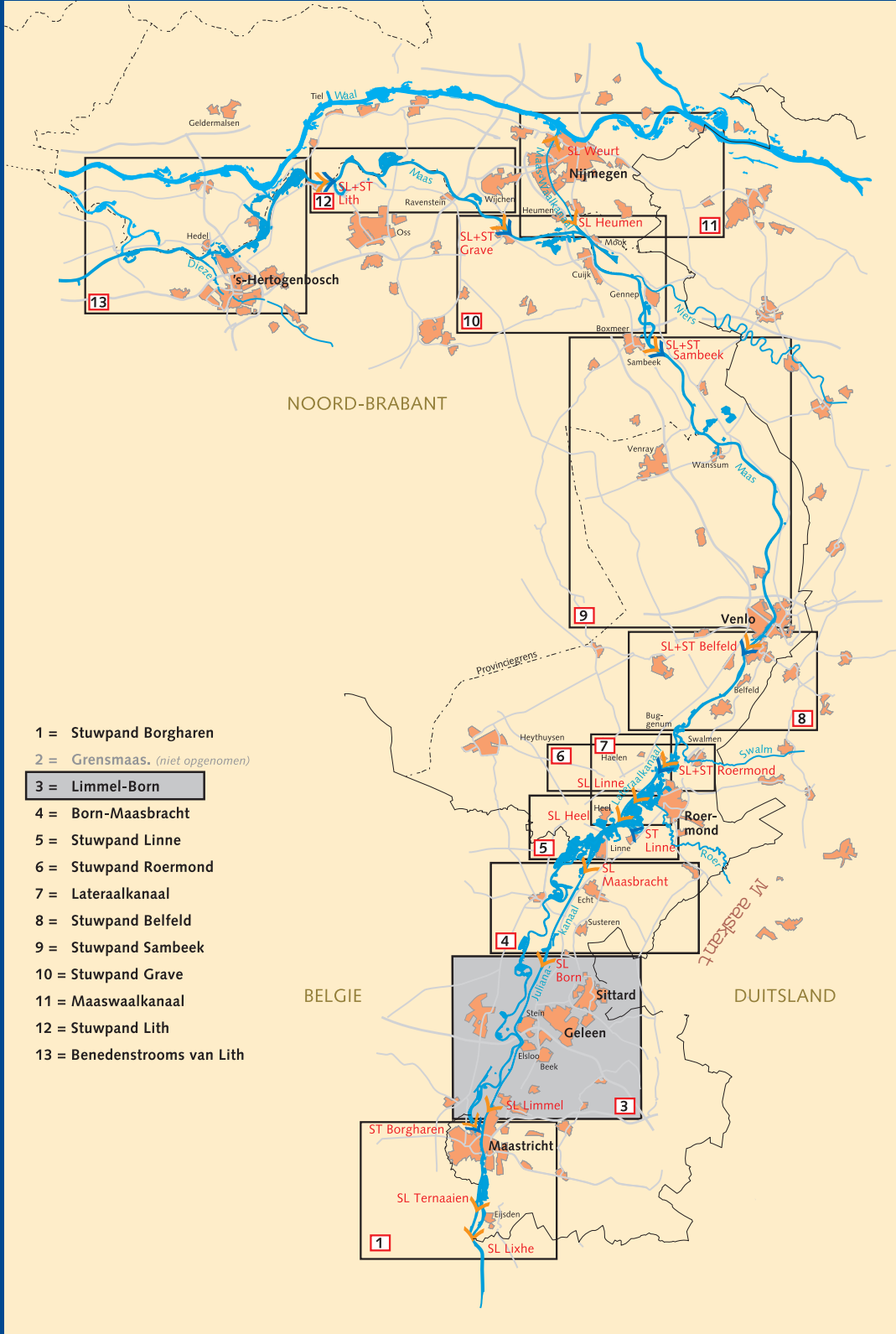
Onderhandelingsactiviteiten vóór het Tracébesluit

Mede vanwege het integrale karakter van het Tracébesluit is het wenselijk en noodzakelijk reeds voor de vaststelling van het Tracébesluit een onderzoek te doen naar belanghebbenden die zodanig door de ingrepen worden getroffen dat met schadeloosstelling alleen niet kan worden volstaan. Hierbij gaat het onder andere om agrarische bedrijven die door ingrepen krachtens het Tracébesluit te maken krijgen met een zodanige bedrijfsreductie, dat het voortbestaan ter plaatse niet meer goed mogelijk is en verplaatsing naar een andere locatie of bedrijfsbeëindiging aan de orde is.


In de loop van 2001 heeft, in het kader van het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute (2002) een onderzoek naar deze zogenaamde onevenredig getroffen belanghebbende plaatsgevonden. Met de betreffende belanghebbenden is overleg gevoerd en getracht tot oplossingsrichtingen te komen. In een aantal gevallen heeft het overleg tot aanpassingen van de plancontouren en daarmee het voorkomen van onevenredige ingrepen geleid. De ingrepen die in het Ontwerp-Tracébesluit - aanvulling III worden vastgelegd zijn minder ingrijpend dan de ingrepen die in het Tracébesluit (2002) waren opgenomen. Er is dan ook geen sprake van nieuwe onevenredige getroffen.

 **Nota van Toelichting
Ontwerp-Tracébesluit**

**Tracédeel 3
Kanaalpand Limmel-Born**



Inhoudsopgave

| | | | |
|---|----------|---|----------|
|  | 1 | Het tracé | 4 |
| | 1.1 | Globale ligging van het tracé | 4 |
| | 1.2 | Betrokken overheden | 4 |
| | 2 | Verbreding Julianakanaal | 5 |
| | 3 | Bijkomende infrastructurele voorzieningen/infrastructurele maatregelen | 6 |
| | 3.1 | Aanpassing duiker onder het Julianakanaal | 6 |
| | 3.2 | Aanpassing kabels en leidingen | 6 |
| | 3.3 | Aanpassing infrastructuur langs het Julianakanaal | 6 |
| | 4 | Inpassingsmaatregelen | 7 |
| | 4.1 | Landschap en ecologie | 7 |
| | 5 | Compenserende maatregelen | 8 |
| | 5.1 | Huidige natuurwaarden | 8 |
| | 5.2 | Effecten | 8 |
| | 5.3 | Compensatie | 8 |
| | 6 | Uitvoering van de maatregelen | 9 |
| | 6.1 | Uitvoering in de tijd | 9 |
| | 6.2 | Verbreding Julianakanaal | 9 |

1. Het tracé

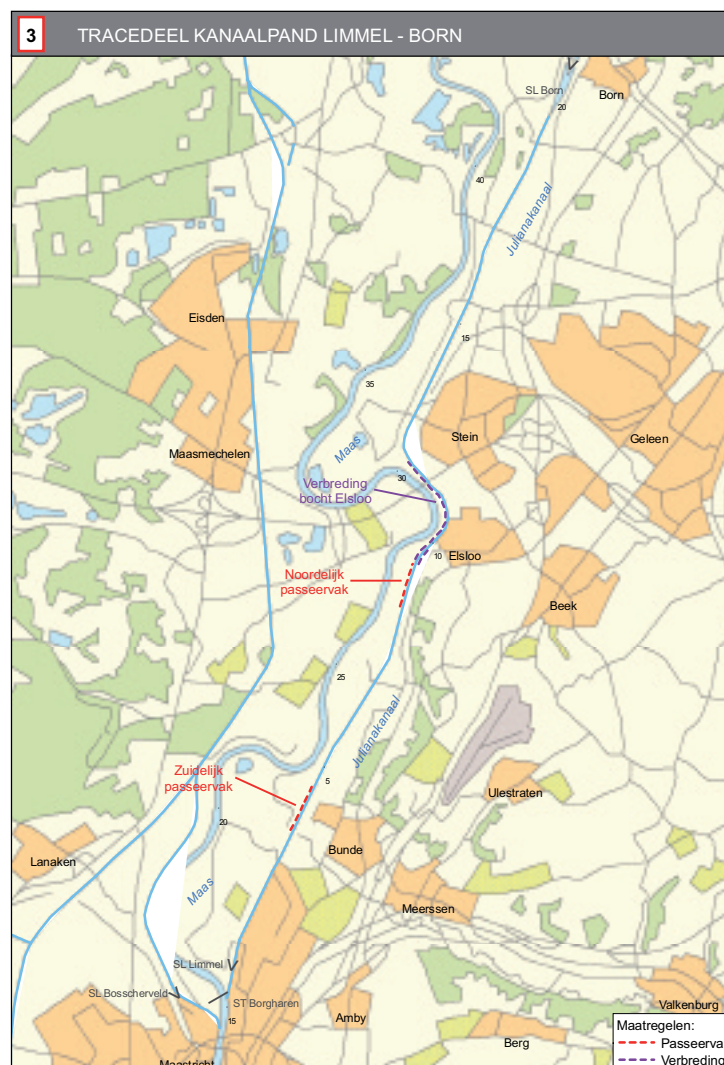
De toelichting op dit tracédeel heeft betrekking op het tracégedeelte 3 van sluis Limmel tot en met sluis Born, het zuidelijke deel van het Julianakanaal. Dit tracédeel zal in het vervolg van de toelichting worden aangeduid als het kanaalpand Limmel-Born.

1.1 Globale ligging van het tracé

Dit tracédeel betreft het Julianakanaal van sluis Limmel tot en met de sluis bij Born. Het Julianakanaal loopt hier min of meer evenwijdig aan de onbevaarbare Maas (Grensmaas) en ligt onder meer langs de plaatsen Bunde, Geulle, Elsloo, Stein, Urmond en tenslotte Born. De lengte van dit tracédeel bedraagt 21 km. De verbreding van het Julianakanaal betreft het kanaaltraject tussen kanaalkilometer 2.9 (brug Itteren) en kanaalkilometer 12.0 (bocht Elsloo). In figuur 1 is een overzicht van het tracédeel weergegeven. Het ruimtebeslag van de maatregelen die in dit tracédeel worden genomen, is weergegeven op de tracékaarten 1 tot en met 11.

1.2 Betrokken overheden

Het traject van de verbreding van het Julianakanaal ligt binnen het grondgebied van de gemeenten Maastricht, Meerssen en Stein. Bij dit traject zijn verder de provincie Limburg en het waterschap Roer en Overmaas betrokken.



2. Verbetering Julianakanaal

Om Vb scheepvaart op het traject Limmel-Elsloo (kanaalkilometer 2.9 tot 12.0) mogelijk te maken worden twee passeerstroken aangelegd en bocht Elsloo verbreed.

Zuidelijk passeervak (kanaalkilometer 3.600-4.600)

Ter hoogte van kanaalkilometer 3.570 kruist de Geul het Julianakanaal. Direct ten noorden van de Geulduiker begint de westwaartse verbreding voor het eerste passeervak. De verbreding loopt door tot kanaalkilometer 4.600 net ten zuiden van de plaats waar de weg langs het kanaal de dijk kruist. De verbreding wordt gerealiseerd door de kanaaldijk zo'n 24 m in westwaartse richting te verplaatsen.

Aan de Geulduiker en de Geul zelf hoeven geen aanpassingen te worden uitgevoerd. In het kader van het project Grensmaas wordt de Geul verlegd en zal niet meer langs de kanaaldijk stromen. De bestaande dijk ligt op 46,00 m + NAP de nieuwe dijk wordt op een zelfde hoogte aangelegd. Het fiets-/onderhoudspad over de kruin van de dijk wordt ook gehandhaafd en de taluds van de nieuwe dijk zijn voor dit kanaalvak gelijk aan die van de bestaande dijk. De oeverbestortingen worden zoveel mogelijk hergebruikt.

Noordelijk passeervak (kanaalkilometer 8.500-9.500)

Ter hoogte van kanaalkilometer 8.500 begint de westwaartse verbreding voor het tweede passeervak. Deze verbreding loopt door tot kanaalkilometer 9.500. De verbreding wordt gerealiseerd door de kanaaldijk met zo'n 23 m in westwaartse richting te verplaatsen.

De weg die in de huidige situatie onderlangs de dijk loopt, is ook in het ontwerp van de verbreding langs de teen van de nieuwe dijk gesitueerd. Alle bestaande aansluitingen op deze weg worden hersteld. De bestaande dijk ligt op 47,00 m + NAP de nieuwe dijk wordt 1,35 m lager aangelegd op 45,65 m + NAP. Het fiets-/onderhoudspad over de kruin van de dijk wordt ook gehandhaafd en de taluds van de nieuwe dijk zijn voor dit kanaalvak gelijk aan die van de bestaande dijk. De oeverbestortingen worden zoveel mogelijk hergebruikt.

Bocht Elsloo (kanaalkilometer 9.430-12.000)

Ter plaatse van bocht Elsloo is in het algemeen geen ruimte voor verbreding met taluds. Het kanaal ligt hier ingeklemd tussen steilrand aan de oostzijde van het kanaal en de dichtbijgelegen onbevaarbare Maas aan de westzijde. De verbreding wordt hier uitgevoerd als halfbakprofiel (damwand) met een breedte van 60 m op de waterlijn (55 m op het ongeladen kielvlak). De invaart van de bocht vanuit het zuiden wordt verruimd als bakprofiel (damwanden aan weerszijden).

Ter hoogte van kanaalkilometer 9.470 tot 9.900 wordt het kanaal in oostwaartse richting verbreed met behulp van een damwand in de bestaande dijk. De westwaartse verbreding van bocht Elsloo begint bij kanaalkilometer 9.500 en loopt door tot kanaalkilometer 12.000. De verbreding wordt gerealiseerd met behulp van damwanden in de bestaande dijk en het bestaande talud van de steilrand. De damwand wordt op zodanige wijze ingepast dat het hellingbos op de westoever van bocht Elsloo niet wordt aangetast.

De weg langs de westzijde van het kanaal wordt (over het traject tussen kanaalkilometer 9.920 en 10.150) enkele meters in westelijke richting verplaatst en komt zo dicht mogelijk tegen de kanaaldijk aan te liggen. De damwandconstructie in bocht Elsloo zal op een aantal plaatsen worden voorzien van een Fauna-uitreedplaats zodat het kanaal uitreedbaar blijft voor dieren.

Verplaatsing van de kanaaldijk in westelijk richting betekent dat het stroomgebied van de Grensmaas hier smaller wordt. Aan de hand van hydraulische berekeningen is vastgesteld dat de extra opstuwing van de Maas door de dijkverplaatsing relatief beperkt is (maximaal 2 mm). Met het thans in uitvoering zijnde proefproject Meers wordt voldoende waterstandsval gerealiseerd om deze negatieve waterstandseffecten te compenseren.

Verkeersmanagement

Het kanaal tussen Born en Borgharen wordt ingericht als blokkanaal. Met behulp van nautische voorzieningen wordt de scheepvaart erop geattendeerd dat de schepen verplicht zijn elkaar te informeren. Schippers dienen met behulp van de marifoon de verkeersdoorstroming op het traject zelf onderling te regelen.

3. Bijkomende infrastructurele voorzieningen/infrastructurele maatregelen

Bij de verbetering van de scheepvaartroute over het Julianakanaal moet een aantal afgeleide voorzieningen worden getroffen.

Het gaat om aanpassingen aan de volgende typen voorzieningen:

- duikers;
- kabels en leidingen;
- wegen en paden.

3.1 Aanpassing duiker onder het Julianakanaal

Om de verbreding van het Julianakanaal te kunnen realiseren moet de duiker voor de passage van de Hemelbeek worden verlengd.

Hemelbeek

Ter hoogte van kanaalkilometer 9.900 kruist de Hemelbeek het kanaal via een duiker. Dit is een betonnen buis waar water doorheen stroomt en waarlangs alleen vissen en andere waterorganismen de andere kant van het kanaal kunnen bereiken. Na de kanaalverbreding is indien technisch mogelijk, voorzien in zowel een natte als een droge passage (loopplank) via deze duiker, zodat ook kleine landdieren (kleine zoogdieren, amfibieën) deze duiker kunnen gebruiken als faunapassage.

3.2 Aanpassing kabels en leidingen

Een groot aantal kabels en leidingen (gas, olie, water, elektra, telecom, chemicaliën) kruist het Julianakanaal of loopt langs het te verplaatsen talud. Veel van deze kabels en leidingen moeten worden verplaatst of aangepast. De aanpassingen vinden plaats in overleg met de leidingbeheerders. De aan te passen kabels en leidingen zijn weergegeven in tabel 3.1. Daarbij is aangegeven welke maatregel wordt voorzien: laten liggen en beschermen of verleggen.

Tabel 3.1 Overzicht aan te passen kabels en leidingen

| Kanaal kilometer | | Leidingbeheer | Ingrep |
|------------------|----------|---------------|-------------------------------|
| 3.600 - 4.600 | parallel | WML | verleggen |
| 3.870 | kruisend | WML | beschermen |
| 9.910 | kruisend | Chemelot | verlengen koker en beschermen |
| 9.910 | kruisend | Sabic | verlengen koker en beschermen |
| 10.320 - 11.330 | parallel | Essent | verleggen |
| 11.860 | kruisend | Essent | beschermen |
| 11.870 | kruisend | Essent | beschermen |

3.3 Aanpassing infrastructuur langs het Julianakanaal

Alle bestaande verbindingen en infrastructuur worden in de nieuwe situatie hersteld of gehandhaafd.

4. Inpassingsmaatregelen

4.1 Landschap en ecologie

Behoud en versterking bestaande waarden

Het Julianakanaal met haar kunstwerken, bruggen en begeleidende beplanting vormt een herkenbaar element in het landschap. Het is een door mensenhanden gecreëerd, rechtlijnig element, dat sterk contrasteert met haar omgeving van heuvels en kronkelige beken. De opgaande beplanting langs het kanaal en bij bruggen en sluizen versterkt deze eenheid. Bij uitvoering van de verbreding wordt deze beplanting zoveel mogelijk behouden. Waar nodig wordt de beplanting opnieuw aangebracht of wordt de bestaande beplanting aangevuld.

Bij de gedeeltelijke westwaartse verbreding van het kanaal worden huidige natuurwaarden die specifiek zijn voor het Limburgse landschap, zoals hellingbossen en bronvegetaties, niet aangetast. Dit geldt ook voor aardkundig waardevolle beekdalen (Geul, Hemelbeek), cultuurhistorische en archeologische waarden.

Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden wordt waar nodig een verdere inventarisatie van Flora- en faunawetsoorten uitgevoerd. Op basis van deze inventarisatie worden eventueel noodzakelijke mitigerende maatregelen in een plan geformuleerd en kan een ontheffing van de Flora- en faunawet worden aangevraagd.

Inrichtingsmaatregelen

- Daar waar kanaalbegeleidende bomenrijen moeten wijken voor de verbreding of daar waar bomen nu ontbreken worden dezelfde soorten opnieuw aangeplant.
- Ter hoogte van de passeervakken wordt het kanaal verbreed met behulp van enkelzijdige verplaatsing van de kanaaldijk, waarbij de uittreedbaarheid van het kanaal voor fauna niet vermindert. Hiertoe wordt een talud aangelegd met als bekleding breuksteen. De nieuwe dijk is gelijkwaardig aan de huidige dijk. De dijken langs het kanaal zullen door een natuurvriendelijk beheer dienen als migratieroute in noord-zuid richting voor onder andere insecten en planten.
- In bocht Elsloo is verbreding met een talud niet mogelijk zonder het waardevolle hellingbos hier aan te tasten. Daarom vindt de verbreding hier plaats met behulp van een damwand. De overgang talud-damwand wordt zodanig gerealiseerd dat het hellingbos niet wordt aangetast. De damwand vermindert echter de uittreedbaarheid van het kanaal voor fauna ter hoogte van het Bunderbos en de Hemelbeek. De damwand aan de westzijde in bocht Elsloo wordt voorzien van een aantal fauna uittreed plaatsen. Op deze manier blijft het kanaal zo goed mogelijk uittreedbaar voor dieren.
- Ter compensatie van de minder goede uittreedbaarheid van het Julianakanaal voor dieren ter hoogte van de damwand in de bocht bij Elsloo, wordt de brug bij Elsloo geschikt gemaakt als faunapassage. Het kanaal ligt hier laag in het landschap en beide zijden van het kanaal zijn begroeid. De brug vormt dan ook een goede verbinding tussen Kasteel Elsloo en het Bunderbos aan de oostzijde en de Scharberg met het hellingbos en daarachter de Grensmaas aan de westzijde van het Julianakanaal. Aan de noordzijde van de brug steken de pijlers onder het brugdek uit. Hier overheen kan een constructie van circa 1,5 m breed neergelegd worden, waarover de faunapassage wordt gemaakt. Omdat enkele dieren van de hellingbossen (waaronder eekhoorn en boommarter) niet via de grond migreren wordt boven de faunapassage van boomkroon tot boomkroon een 'touwbrug'-verbinding als aanvullende voorziening voor deze diersoorten gerealiseerd.
- Verlenging van de duiker in de Hemelbeek, wordt indien technisch mogelijk gecombineerd met de aanleg van een landstrook/loopplank door de duiker, zodat de duiker ook voor migratie 'over land' te gebruiken is. Dit is met name van belang voor kleine zoogdieren en amfibieën, die niet in staat zijn het kanaal over te zwemmen. Voorwaarde is dat het mogelijk blijft de duiker af te sluiten bij hoogwater in de Grensmaas.

5. Compenserende maatregelen

Voor het project Zandmaas/Maasroute is het compensatiebeginsel van toepassing. Deze compensatie is gebaseerd op het 'stand-still'-beginsel: er mag geen netto verlies aan natuur-, bos- en recreatiewaarden optreden door uitvoering van het project. De consequenties van het compensatiebeginsel voor het kanaalpand Limmel-Born worden in de onderstaande paragrafen beschreven.

5.1 Huidige natuurwaarden

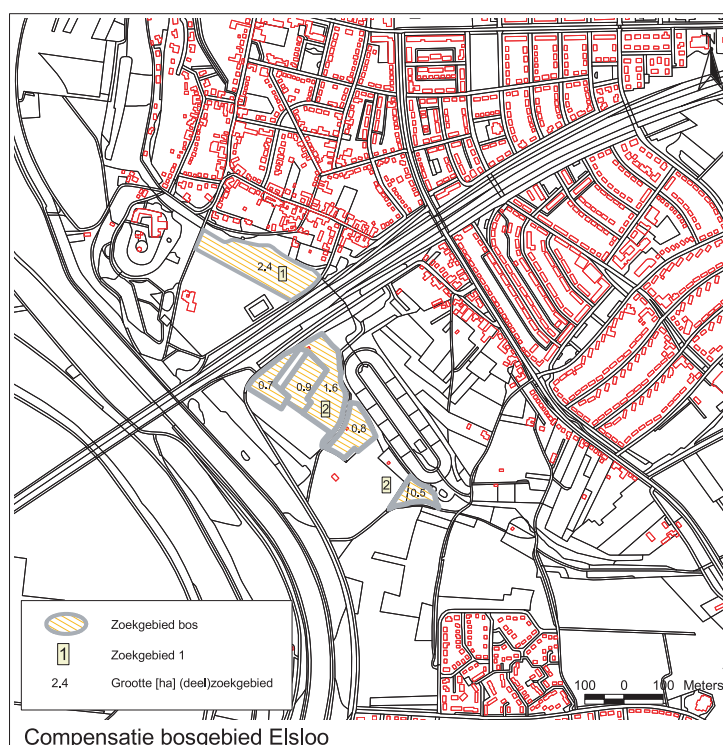
De actuele natuurwaarden langs het traject van de westwaartse kanaalverbreding worden voor een groot deel bepaald door een aantal bronbossen vlak ten oosten van het Julianakanaal. De prominent aanwezige Grensmaas zorgt voor grote oppervlaktes aan potentiële natuur- en landschapswaarden. De Geul zorgt voor een ecologische verbinding tussen de Maas en het heuvelland. Zowel de Grensmaas als het Geuldal is aangemeld binnen de Habitatrichtlijn als gebied van communautair belang.

5.2 Effecten

Het ruimtebeslag van de bochtverruiming bij Elsloo levert negatieve ecologische effecten op. De getroffen gebieden bestaan uit bosjes en de getroffen soorten uit floristische aandachtsoorten waaronder drie Flora- en faunawet soorten, vleermuizen (Habitatrichtlijnsoorten) en vogelsoorten (Vogelrichtlijn soorten) van bos en struweel. De balans voor dit traject kan in zijn totaliteit worden gekarakteriseerd als matig negatief. De verbreding van het Julianakanaal heeft geen invloed op zogenoemde speciale beschermingszones zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn (zie hoofdstuk 8 van het MER verbreding Julianakanaal).

5.3 Compensatie

Ter compensatie van de vernietiging van compensatieplichtig gebied op het traject tussen Limmel en Born wordt minimaal 2,3 ha bos (inclusief kwaliteitstoeslag) aangeplant als zelfstandig bosje of aansluitend op een groter bestaand complex, in de naaste omgeving van het Julianakanaal. In het ten behoeve van het Tracébesluit (2002) opgestelde Compensatieplan (2002) waren reeds zoekgebieden opgenomen voor de aanplant van deze 2,3 ha bos.



6. Uitvoering van maatregelen

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke ruimte tijdelijk nodig is om de maatregelen ter verbetering van de scheepvaartroute te kunnen uitvoeren. De hiervoor benodigde gronden zijn, voor zover gelegen buiten het permanente ruimtebeslag van de ingrepen op de tracékaarten apart aangegeven. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de uitvoeringsplanning van de werkzaamheden.

6.1 Uitvoering in de tijd

De samenhang van de maatregelen en het beschikbaar komen van financiële middelen bepalen de uitvoeringsvolgorde.

Direct ten westen van het Julianakanaal wordt op termijn het Grensmaasproject uitgevoerd. Ter hoogte van de passeervakken worden voor het project Grensmaas tijdelijk verwerkingsbekkens aangelegd. Zolang deze verwerkingsbekkens operationeel zijn en nog niet opgevuld, kunnen de passeervakken niet worden aangelegd. Waar mogelijk wordt de uitvoering van beide projecten op elkaar afgestemd om de overlast voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken. De uitvoeringsplanning van de kanaalverbreding is opgenomen in tabel 6.1.

| Traject | Periode |
|---------------------------------|-------------|
| Aanleggen zuiderlijk passeervak | 2015 - 2016 |
| Aanleggen noordelijk passeervak | 2016 - 2017 |
| Verbreden bocht Elsloo | 2010 - 2014 |

6.2 Verbreding Julianakanaal

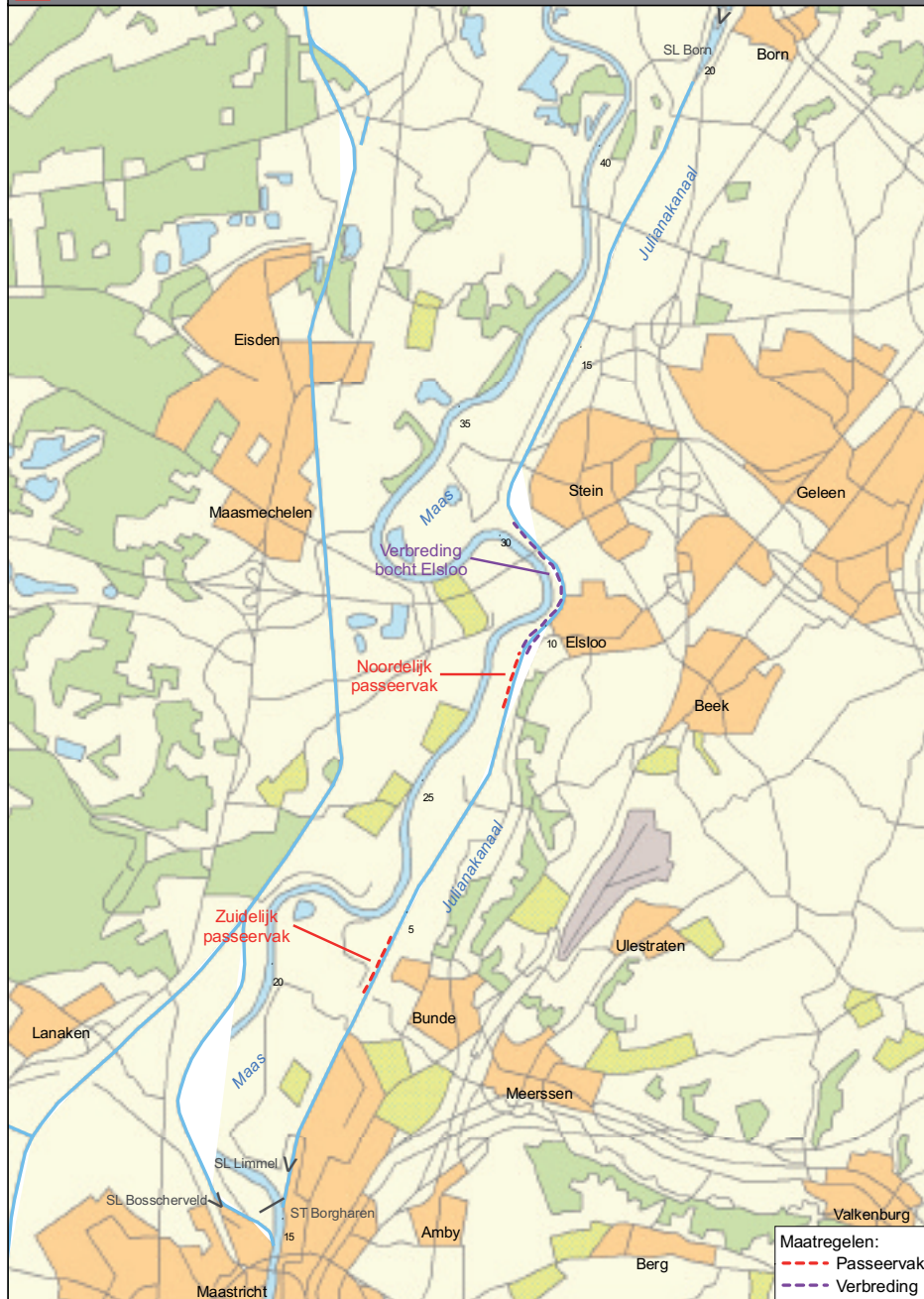
De verbredingswerkzaamheden van het Julianakanaal worden voor een groot deel in den droge en deels vanaf het water uitgevoerd. De aan- en afvoer van dijkmetaal gebeurt via het water. Zoals op de tracékaarten is aangegeven zijn daarnaast twee tijdelijk werkterreinen voorzien. Eén ten zuiden van de Geulduiker (kanaalkilometer 3.350) en één gelegen direct ten noorden van de kanaalverbreding bij bocht Elsloo (kanaalkilometer 12.000).

De verbredingswerkzaamheden worden uitgevoerd in uitvoeringsvakken. Over de exacte lengte van deze vakken kan nog geen uitspraak worden gedaan. Deze lengte is onder andere afhankelijk van de toegestane kwel die optreedt tijdens de verbredingswerkzaamheden. Deze is het gevolg van het feit dat het kanaal grotendeels in een ophoging ligt ten opzichte van haar omgeving.

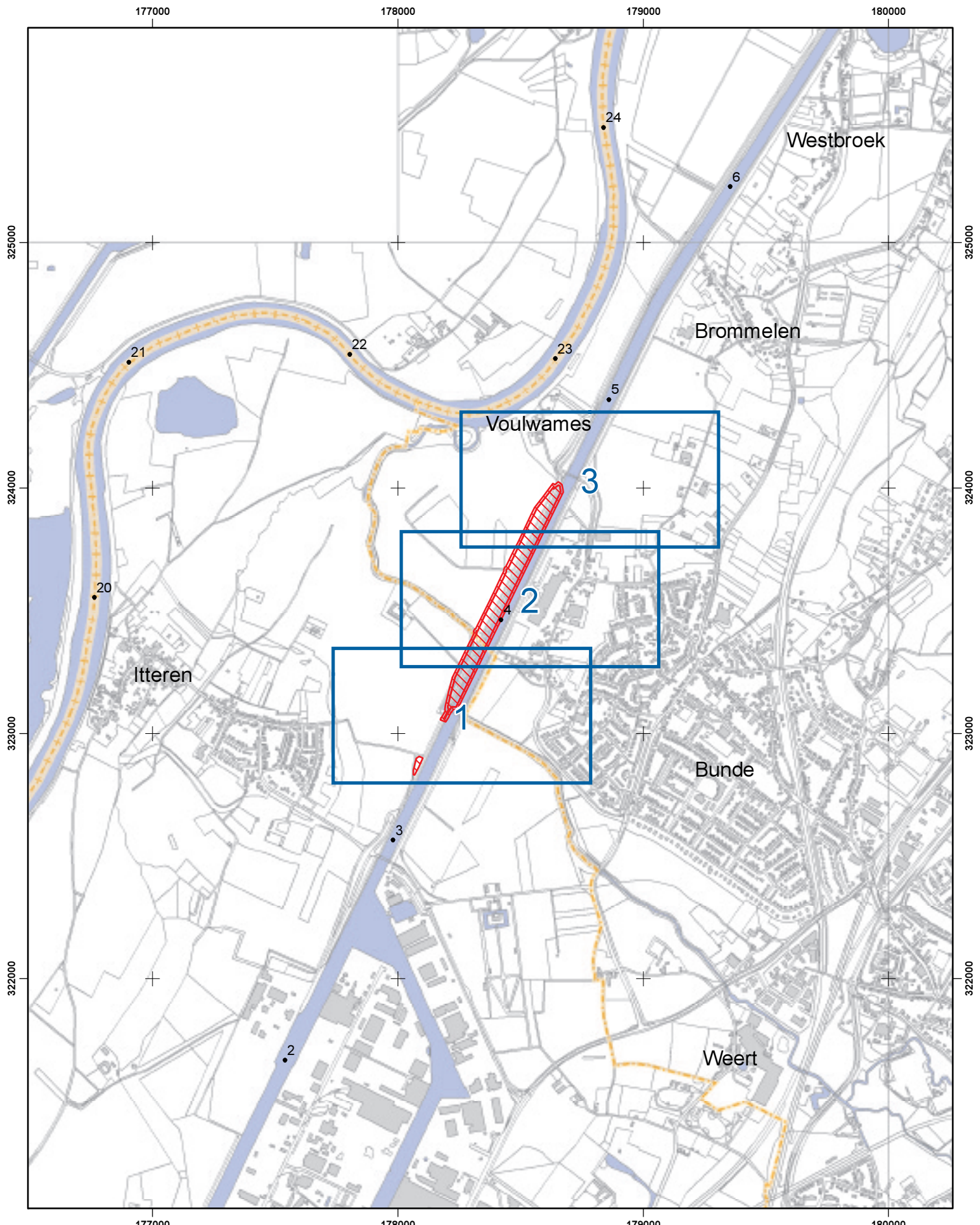
Naar verwachting neemt de uitvoering van één passeervak ongeveer één jaar in beslag. Afhankelijk van de aanwezigheid van obstakels (zoals kabels en leidingen) kan de uitvoeringsduur van een passeervak circa een half jaar extra in beslag nemen.

Tijdens de uitvoering worden de bestaande infrastructurele voorzieningen in stand gehouden.

 **Kaartenbijlage**
Ontwerp-Tracébesluit



 **Overzichtskaarten**
Ontwerp-Tracébesluit



| | | | | | |
|---|--|---|----------------------------------|--------------------------|--|
| | | | Overzicht kaartbladen | | |
| Ontwerp Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III | | | Overzicht 1 | Schaal: 1: 20.000 | |
| | | PDMW: 2007-60220 Datum: 30 november 2007 | | | |
| | | © Kaartvervaardiging: Rijkswaterstaat Maaswerken © Topografie: Topografische Dienst Kadaster | | | |

- Ingrep Zandmaas/Maasroute
- Gemeentegrens
- Rijksgrens

180000

181000

182000

331000

331000

330000

330000

329000

329000

328000

328000

327000




327000

180000

181000

182000

Ontwerp Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III

-  Ingreep Zandmaas/Maasroute
-  Gemeentegrens
-  Rijksgrens



Overzicht kaartbladen

Overzicht

2



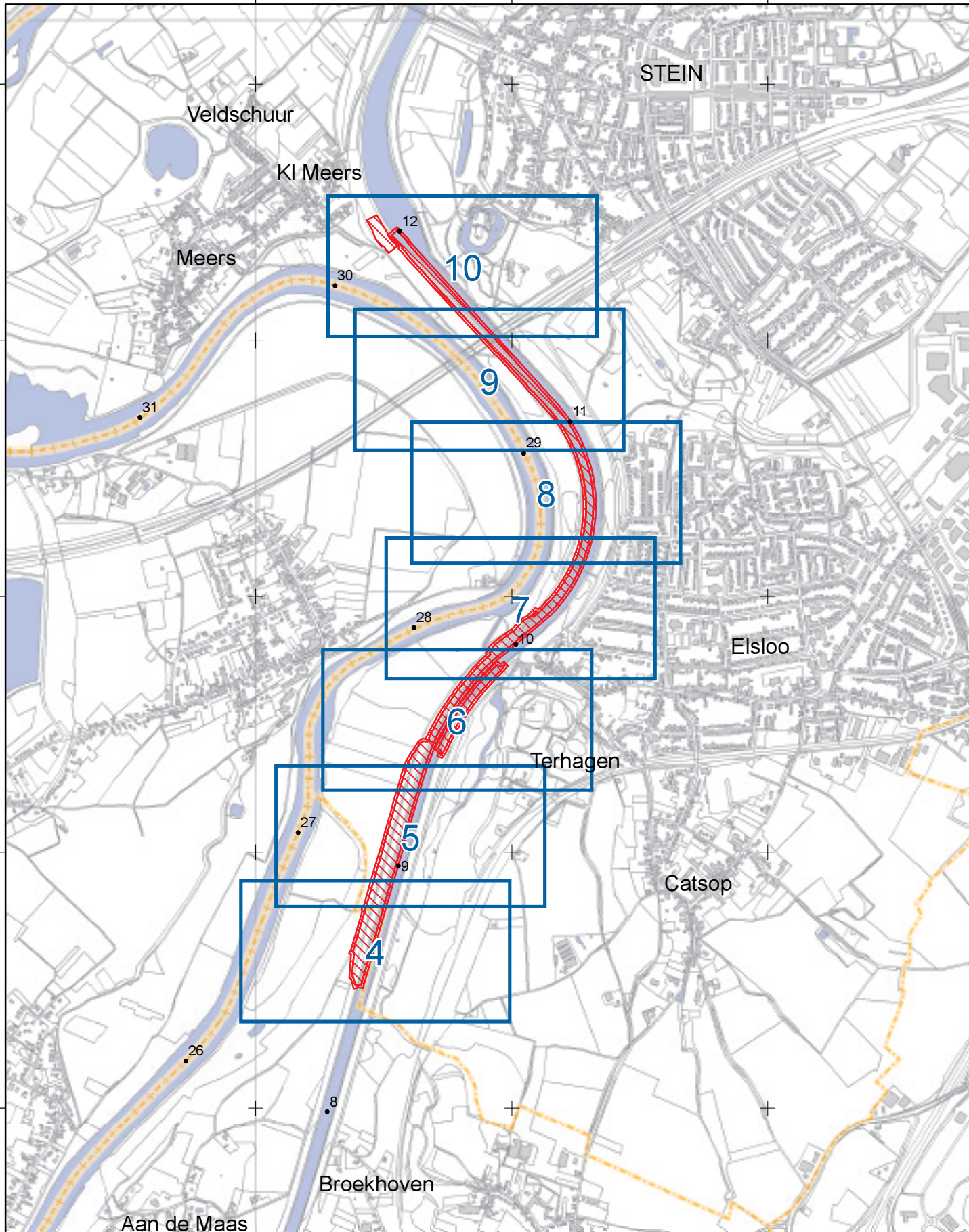
Schaal: 1: 20.000



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat Maaswerken



PDMW: 2007-60221 Datum: 30 november 2007
 © Kaartvervaardiging: Rijkswaterstaat Maaswerken
 © Topografie: Topografische Dienst Kadaster



 **Tracékaarten**
Ontwerp-Tracébesluit

Kaarten Dwarsprofielen



Colofon

© maart 2008

Dit is een uitgave van RWS Maaswerken.

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

Meer informatie?

Loket Maaswerken, Postbus 1593, 6201 BN Maastricht

Tel. 0800 - 62279375 (gratis bereikbaar tijdens kantooruren).

Email: loket@maaswerken.nl of bezoek onze website www.maaswerken.nl



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Rijkswaterstaat

Maaswerken



**Werken aan
de Maas van morgen**