



**Zandmaas/Maasroute
Tracébesluit - aanvulling II**

**Tracébesluit
Zandmaas/Maasroute - aanvulling II**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Maaswerken

**Zandmaas/Maasroute
Tracébesluit - aanvulling II**


**Tracébesluit
Zandmaas/Maasroute - aanvulling II**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Maaswerken

Dit Tracébesluit is op 9 november 2006 getekend door de minister 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	Verkeerskundige effecten	4
	5	Het voor de maatregelen benodigde ruimtebeslag	5
	6	Gebieden die nodig zijn tijdens de aanlegfase	5
	7	Maatregelen voor het milieu	5
	8	Bijkomende infrastructurele voorzieningen/infrastructurele maatregelen	5
	9	Overige bepalingen	5
	10	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:

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.

Nadere uitwerking van de sluisaanpassingen bij Born, Maasbracht en Heel heeft aangetoond dat aanpassing van het technische ontwerp noodzakelijk is. In deze aanvulling op het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute wordt de aanpassing geregeld van het ontwerp dat voor de sluisen Born, Maasbracht en Heel in het Tracébesluit (2002) was opgenomen. In het voorliggende Tracébesluit en de bijbehorende tracékaarten worden de vereiste aanpassingen aan de sluisen vastgelegd. Bij het Tracébesluit behoort een Nota van Toelichting Tracébesluit (bestaande uit een algemeen deel en een toelichting op de tracédelen).

2. Doelstellingen

Deze aanpassing van het Tracébesluit (2002) beoogt een kostenoverschrijding van het deelproject Maasroute te voorkomen en voor de lengte van de sluisen op de Maasroute te komen tot meer eenheid met de Europese vaarwegen.

3. Kern van de maatregelen

Ten opzichte van het Tracébesluit (2002) houdt dit Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II de volgende veranderingen in:

Maatregelen Zandmaas/Maasroute			
Tracédeel	Stuwpannd/ Kanaalvak	Omschrijving maatregel TB 2002	Omschrijving maatregel TB - aanvulling II
3, 4, 5	Limmel-Born	Verlengen sluisenkolk Born tot 210 m	Verlengen sluisenkolk Born tot 225 m
	Born-Maasbracht	Verlengen sluisenkolk Maasbracht tot 210 m	Verlengen sluisenkolk Maasbracht tot 225 m
	Linne ¹⁾	3 ^e sluisenkolk Heel van 210 m	Verlengen bestaande sluisenkolk Heel tot 225 m (en geen extra sluisenkolk)

4. Verkeerskundige effecten

De aanpassingen aan de sluisen zullen ten opzichte van het Tracébesluit (2002) niet leiden tot wijzigingen in de vlootsamenstelling en het aantal scheepspassages. Ook zullen de aanpassingen niet leiden tot wijzigingen in de wachttijden bij de sluisen Born, Maasbracht en Heel.

¹⁾ In het Tracébesluit (2002) was sluis Born opgenomen in het kanaalvak Limmel-Born, sluis Maasbracht maakte deel uit van het kanaalvak Born-Maasbracht en sluis Heel was opgenomen in het stuwpannd Linne. In dit Tracébesluit zijn alle sluisen samengevoegd in één tracédeel: het tracédeel Born-Heel.

5. Het voor de maatregelen benodigde ruimtebeslag

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

Het aanvullend 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 Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II.

6. 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 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 verwerving over te gaan - zo nodig met toepassing van de Onteigeningswet - dan kunnen deze gronden, nadat de maatregelen gerealiseerd zijn, weer in eigendom worden uitgegeven.

7. Maatregelen voor het milieu

Landschappelijke en ecologische inpassing

Verlenging van de sluzen Born, Maasbracht en Heel leidt niet tot aantasting van bestaande landschappelijke en ecologische waarden. Mitigerende of compenserende maatregelen zijn dan ook niet nodig.

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 en compenserende maatregelen in een plan geformuleerd en kan zo nodig een ontheffing van de Flora- en faunawet worden aangevraagd.

8. Bijkomende infrastructurele voorzieningen/infrastructurele maatregelen

Infrastructuur

Bij de realisatie van de maatregelen dient bestaande infrastructuur (wegen, (fiets)paden en bruggen) tijdelijk te worden verwijderd of doorsneden. Er worden maatregelen getroffen om deze te herstellen. Tijdens de realisatie worden de verbindingen in stand gehouden door middel van omleidingen.

9. 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 zal de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk worden beperkt. In het bijzonder gaat het daarbij om hinder door bouwverkeer, geluidsoverlast door bouwwerkzaamheden, 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.

10. Schaderegeling

Nadeelcompensatie

De minister van Verkeer en Waterstaat kent de belanghebbende die schade lijdt, of zal lijden, als gevolg van dit Tracébesluit op zijn verzoek een vergoeding toe. Dit 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 minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden.




Binnen zes weken na de dag van de ter inzage legging, kan een belanghebbende beroep instellen tegen het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in eerste en enige instantie. Beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan alleen worden ingesteld als een belanghebbende een zienswijze naar voren heeft gebracht tijdens de terinzagelegging op het Ontwerp-Tracébesluit. Voor het in behandeling nemen van een beroepschrift is griffierecht verschuldigd.

Een beroepschrift dient te worden ondertekend en bevat ten minste:

- a. de naam en het adres van de indiener;
- b. de dagtekening;
- c. een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht;
- d. de gronden van het beroep.

Het instellen van het beroep heeft op zich geen schorsende werking. De indieners van een beroepschrift kunnen de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in aparte procedure verzoeken om een voorlopige voorziening. Een dergelijke voorziening zal pas worden getroffen indien onverwijld de spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Inhoudsopgave

	1	Project Zandmaas/Maasroute opnieuw in fase van Tracébesluit	4
	1.1	Aanleiding	4
	1.2	Doelstellingen Zandmaas/Maasroute	4
	1.3	Rapporten behorende bij het Tracébesluit	5
	2	Aanvulling op het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute	7
	2.1	Korte terugblik	7
	2.2	Aanpassingen ten opzichte van het Tracébesluit (2002)	7
	2.3	Financiële middelen	8
	2.4	Van Ontwerp-Tracébesluit naar Tracébesluit	8
	2.5	Vervolgtraject na het Tracébesluit	8
	3	Uitwerking van de maatregelen	10
	3.1	Maasroute-maatregelen	10
	3.2	Verkeerskundige effecten	13
	3.3	Watertoets	13
	3.4	Bijkomende infrastructurele voorzieningen/infrastructurele maatregelen	13
	3.5	Landschappelijke en ecologische inpassing	13
	3.6	Luchtkwaliteit	13
	3.7	Compensatie	13
	3.8	Planning uitvoering en onderlinge relaties van maatregelen	14
	4	Schadeafhandeling en grondverwerving	15
	4.1	Schadevergoeding	15
	4.2	Grondverwerving	16

1. Project Zandmaas/Maasroute opnieuw in fase van 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:

Bij de uitwerking van het ontwerp voor de aanleg van een derde kolk bij sluis Heel zijn extra kosten naar voren gekomen. Deze extra kosten zijn aanleiding geweest tot een heroverweging van de configuratie van sluis Heel. De benodigde capaciteit voor de afhandeling van de scheepvaart, nu en op de middellange termijn, is opnieuw afgezet tegen de diverse mogelijkheden om het sluiscomplex aan te passen. Besloten is om af te zien van de aanleg van een derde sluisolk en in plaats daarvan één van de bestaande sluiskolken te verlengen. Met het oog op de toekomstvastheid van de maatregel die nu aan het complex wordt genomen is besloten om de lengte van deze sluis vast te stellen op 225 m. Om reden van eenduidigheid van het vaarwegnet en toekomstvastheid is ook besloten om de sluisen Born en Maasbracht te verlengen tot 225 m in plaats van de eerder beoogde lengte van 210 m.

De minister van Verkeer en Waterstaat is dan ook van oordeel dat aanpassing van de sluiskolken Born, Maasbracht en Heel zoals deze zijn geregeld in het Tracébesluit (2002) noodzakelijk is. In deze tweede aanvulling op het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute worden de aanpassingen aan deze sluisen geregeld.

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 deze 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 tweebaksduwvaart (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 ten minste klasse V en 4-laagscontainervaart. 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. Een aantal sluisen is te klein om deze scheepsklasse te kunnen afhandelen.

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 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.

Zandmaas

Zandmaas² is de naam van het deel van de Maas ten noorden van stuw Linne bij Heel tot aan Hedel. Het deelproject Zandmaas 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 (sluitstukkaden) nog noodzakelijk is;
- voor natuurontwikkeling zijn maatregelen voorzien die tezamen resulteren in een oppervlak van 570 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.

Doelstellingen van dit Ontwerp-Tracébesluit

Deze aanpassing van het Tracébesluit (2002) beoogt een kostenoverschrijding van het deelproject Maasroute te voorkomen en voor de lengte van de sluisen op de Maasroute te komen tot meer eenheid met de Europese vaarwegen.

1.3 Rapporten behorende bij het Tracébesluit

De Nota van Toelichting bestaat uit een algemeen deel - dat is dit deel - en een nadere toelichting op het tracédeel Born-Heel. De tekst van het Tracébesluit, waarin in juridische zin de te nemen maatregelen zijn beschreven, is voorafgaand aan de Nota van Toelichting opgenomen. De tracékaarten waarop het besluit ruimtelijk is vastgelegd zijn in de kaartenbijlage van dit Tracébesluit opgenomen. Dit leidt tot de volgende indeling in rapporten:

Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II

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

Nota van Toelichting op het Tracébesluit - Algemeen deel

De belangrijkste elementen uit het besluit zijn hierin toegelicht. Er is aangegeven welke maatregelen van het project Zandmaas/Maasroute onder dit 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.

²⁾ Vanaf Maasbracht is de stroomsnelheid zo laag, dat zand en slib bezinken, vandaar de naam Zandmaas.

Nota van Toelichting op het Tracébesluit - Toelichting op de Tracédelen

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

Tracédeel	Stuwpannd/Kanaalvak	Ligging tracédeel
3, 4, 5	Born-Heel ³	Julianakanaal, sluis Born tot en met sluis Maasbracht en de Maas, vanaf sluis Maasbracht tot en met stuw Linne, sluis Linne en sluis Heel

Kaartenbijlage Tracébesluit

Op de tracékaarten zijn de maatregelen behorend tot het Tracébesluit in ruimtelijke zin vastgelegd op de gedetailleerde schaal van 1:2.500. Op de overzichtsbladen schaal 1:20.000 is de ligging van het tracé meer globaal aangegeven, met een verwijzing naar de tracékaarten.

³⁾ In het Tracébesluit (2002) was sluis Born opgenomen in het kanaalvlak Limmel-Born, sluis Maasbracht maakte deel uit van het kanaalvlak Born-Maasbracht en sluis Heel was opgenomen in het stuwpannd Linne. In dit Tracébesluit zijn alle sluisen samengevoegd in één tracédeel: het tracédeel Born-Heel.

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.

In het Tracébesluit (2002) zijn de volgende maatregelen opgenomen voor de sluisen Born, Maasbracht en Heel:

Maatregelen	Omschrijving
Verlengen sluiskolk Born	verlenging van de middenkolk met 68 m tot een lengte van 210 m
Verlengen sluiskolk Maasbracht	verlenging van de oostelijke kolk met 68 m tot een lengte van 210 m
Bouwen derde sluiskolk Heel	aanleg nieuwe sluiskolk met een lengte van 210 m ten oosten van het huidige sluiscomplex

De extra kosten voor de aanleg van een derde kolk bij sluis Heel zijn aanleiding geweest tot een heroverweging van de configuratie van sluis Heel. Deze heroverweging is tevens de aanleiding voor de aanpassing van de maatregelen voor de sluisen bij Born en Maasbracht.

2.2 Aanpassingen ten opzichte van het Tracébesluit (2002)

Heroverweging configuratie sluis Heel

In het Tracébesluit (2002) is een nieuwe derde kolk voor sluis Heel voorzien. De aanleg van een nieuwe kolk blijkt een meer kostbare maatregel dan oorspronkelijk voorzien. Omdat de keuze voor deze configuratie bij sluis Heel gemaakt is op basis van gegevens en inzichten uit de jaren negentig is besloten de verschillende alternatieven voor de opwaardering van sluis Heel opnieuw te bekijken. Uit een vergelijking van verschillende alternatieven blijkt dat een configuratie waarbij één van de huidige sluiskolken wordt verlengd voldoende is om het sluiscomplex bij Heel geschikt te maken voor de afwikkeling van de Vb-scheepvaart. Een dergelijke configuratie is bovendien qua kosten, zowel in aanleg als in beheer en onderhoud, veel goedkoper dan een configuratie met een nieuwe derde kolk. De maatregel is voldoende toekomstvast, ook op de middellange termijn wordt geen capaciteitsknelpunt voorzien.

Verbetering toekomstvastheid van de Maasroute sluisen

De sluisen op de Maasroute dienen minimaal een lengte van 210 m te hebben om scheepvaart klasse Vb mogelijk te maken. Wanneer de noord-zuid tak van de Maasroute van Ternaaien tot en met Weurt in totaliteit wordt beschouwd zouden de sluisen Born, Maasbracht en Heel met een lengte van 210 m de kortste sluisen op de Maasroute zijn. Daarmee zijn deze sluisen dus ook bepalend voor de maximaal aanvaardbare scheepslengte.

Voor de toekomstvastheid van de Maasroute heeft het voordelen aan te sluiten bij de kolk lengtes van de andere sluisen op de route zodat bij een wijziging van het beleid de investeringen niet opnieuw hoeven te worden gedaan. Met de eerder voorziene verlenging tot 210 m is het net niet mogelijk om twee klasse Va-schepen gelijktijdig te schutten, terwijl deze schepen wel een aanzienlijk deel van de binnenvaartvloot vormen. Als gevolg hiervan zou er inefficiënt gebruik worden gemaakt van de beschikbaar sluiskolk. Wanneer de kolk wordt verlengd tot 225 m is het wel mogelijk twee klasse Va-schepen gelijktijdig te schutten. De kolk is dan met deze twee schepen volledig gevuld. Hierdoor wordt het gebruiksgemak en de capaciteit van het complex vergroot. Daarnaast is de Maasroute een Europese hoofdvaarweg. Op de aanliggende vaarwegen is het merendeel van de sluisen eveneens 225 m. Door ook voor de Maasroute de minimumlengte op 225 m te stellen ontstaat meer eenheid met de Europese vaarwegen die aansluiten op de Maasroute. Op grond van deze afwegingen worden de sluisen van Born, Maasbracht en Heel verlengd tot 225 m.

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 Van Ontwerp-Tracébesluit naar Tracébesluit

Van 22 augustus tot en met 2 oktober 2006 heeft het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder zowel mondeling als schriftelijk reageren op de plannen.

Op 6 september 2006 is een voorlichtingsavond georganiseerd. Tijdens deze avond werd men in de gelegenheid gesteld ook mondeling in te spreken. Op de locatie waar deze avond gehouden werd, was ook een informatiemarkt ingericht waar voor en na het formele programma meer specifieke vragen aan de deskundigen konden worden gesteld.

Gedurende de inspraakperiode zijn vier zienswijzen binnengekomen. In drie van de zienswijzen wordt in gegaan op het vervallen van de nieuw te bouwen derde sluiscolk bij Heel. Gesteld wordt dat alle sluiscomplexen op de Maas uit drie kolken bestaan behalve Heel. Op dit moment is er al sprake van wachttijd bij Heel. Een derde kolk zou tot een betere doorstroming leiden over de gehele Maasroute. In twee zienswijzen wordt in gegaan op de lengte van de sluiskolken. Verzocht wordt om een extra verlenging van de sluiskolken tot 230 respectievelijk 255 m. Tevens wordt gevraagd om een beperking van de stremmingsperioden tijdens de uitvoering.

De binnengekomen zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassingen in het Tracébesluit. Uit onderzoek naar de doorstroming bij sluis Heel blijkt dat het verlengen van één van de bestaande kolken tot 225 m een zelfde verbetering van de wachttijden oplevert als de aanleg van een derde sluiscolk. Ook op de middellange termijn leidt deze oplossing niet tot belemmeringen in de doorstroom van de scheepvaart. Wat betreft de lengte van de sluiskolken is bewust aansluiting gezocht bij de lengte van de andere kolken op de Maasroute en de aangrenzende vaarwegen. Zo wordt de lengte van de vierde sluiscolk bij Ternaaien ook 225 m. De scheepvaartsector zal betrokken worden bij het overleg over de stremmingen tijdens de uitvoering.

Mede op basis van de binnengekomen reacties op het Ontwerp-Tracébesluit heeft de minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II vastgesteld.

2.5 Vervolgetraject na het Tracébesluit

Het vaststellen van het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is een volgende stap op weg naar een juridisch bindend Tracébesluit. Na de vaststelling wordt dit Tracébesluit ter inzage gelegd.

Binnen 6 weken na de dag van ter inzage legging van het Tracébesluit kan een belanghebbende beroep instellen tegen het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State als eerste en enige instantie. Beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State kan alleen worden ingesteld als een belanghebbende een zienswijze naar voren heeft gebracht tijdens de inspraak op het Ontwerp-Tracébesluit. Voor het in behandeling nemen van het beroepschrift is griffierecht verschuldigd.

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 minister 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 Maasroute-maatregelen

3.1.1 Klasse Vb-vaarweg geschikt voor schepen met een diepgang van 3,5 m

Geschiktheid voor tweebakduwvaart en 3-/4-laagscontainervaart

In het standpunt van de staatssecretaris is aangegeven dat de noord-zuidtak van de Maasroute zal worden verbeterd tot een vaarroute klasse Vb geschikt voor 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-laagscontainervaart op het noordelijke deel: van sluis Weurt tot aan de haven van Born;
- 3-laagscontainervaart op het traject ten zuiden van de haven van Born tot aan Ternaaien.

Ten gevolge van autonome ontwikkelingen, met name het verhogen van de bruggen bij Roosteren en Echt wordt het traject Weurt-Born geschikt voor 4-laagscontainervaart. Voor de andere trajecten 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-laagscontainervaart in de toekomst.

Afmetingen klasse Vb-schepen

De classificering 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 vastgesteld in de CEMT-classificatie (Conférence Européenne des Ministres des Transports). Voor de 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 indicatieve bovengrens aan voor het laadvermogen van een klasse Vb-schip. Deze geeft voor Vb-schepen met een diepgang van 4 m een maximaal laadvermogen van 6.000 ton. De Maasroute kent na opwaardering een maximale diepgang van 3,5 m, hetgeen overeenkomt met een beladingsgraad voor een Vb-schip van 75%. Op de Maasroute kan een klasse Vb-schip derhalve maximaal laden tot circa 4.500 ton.

Beschikbaarheidseisen van de vaarweg

Volgens de Richtlijnen Vaarwegen 2005 (RVW 2005) moet een scheepvaartroute zoveel mogelijk beschikbaar zijn voor bevaring door schepen met de bijbehorende maatgevende afmetingen, in dit geval klasse Vb-schepen. Deze beschikbaarheid van de vaarweg wordt weergegeven met behulp van een beschikbaarheidscijfer. De hoogte van het beschikbaarheidscijfer wordt bepaald door de eisen die enerzijds worden gesteld aan de frequentie van kritische waterpeilen (hoog- en laagwater) - peilen waarbij niet meer kan worden gevaren - en anderzijds aan de frequentie en duur van het onderhoud dat kan worden gepleegd aan de langste sluiskolk in het sluiscomplex. Bij het vaststellen van het beschikbaarheidscijfer is geen rekening gehouden met ijsbestrijding en calamiteiten.

Bij het ontwerp van nieuw te bouwen objecten dienen deze 98,5% van de tijd passeerbaar te zijn voor het maatgevende schip. Voor aanpassing van bestaande objecten geldt een beschikbaarheidscijfer van 95,5%. Deze cijfers gelden ook voor de Maasroute. Deze beschikbaarheidscijfers hebben bijvoorbeeld consequenties voor het ontwerp van brughoogten in relatie tot de wisselende waterstanden op de Maas.

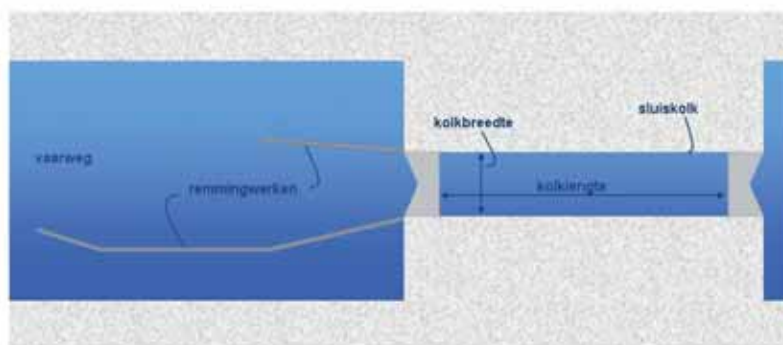
In de Maasroute voldoet bijna het gehele riviergedeelte in de huidige situatie al aan de bovenstaande eisen die worden gesteld aan een klasse Vb-vaarweg met een diepgang van 3,5 m. Echter de bochten bij Steijl en Neer; bijna alle sluisen en het Julianakanaal worden aangepast op basis van het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute (2002). Nadien zijn een aantal nieuwe inzichten ontstaan welke vragen om een aantal aanpassingen. De ten opzichte van het Tracébesluit (2002) benodigde aanpassingen voor de sluisen Born, Maasbracht en Heel worden geregeld in dit Tracébesluit.

3.1.2 De kunstwerken in de vaarweg

Schutzsluisen

Voor het ontwerp van schutsluisen is in principe de RVW 2005 uitgangspunt. De richtlijnen van de RVW 2005 zijn van toepassing op nieuwe sluisen. Voor aanpassingen aan bestaande constructies, zoals dat in de Maasroute gebeurt, moet naast de RVW 2005 worden gekeken naar de bestaande situatie op de vaarweg, het type schepen dat fysiek mogelijk is op de vaarweg en wat vanuit het oogpunt van een vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart verantwoord wordt geacht. Daardoor ontstaan er gemotiveerde afwijkingen van de genoemde richtlijnen in de RVW 2005.

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd voor het ontwerp van de schutsluisen (zie ook figuur 3.1):



Figuur 3.1 Schematische afbeelding van een schutsluis met remmingwerken

- *Lengte van de sluis*

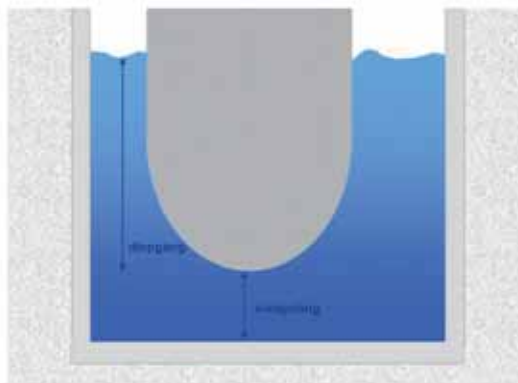
De kolklengte van zowel nieuwe sluiscolken als van te verlengen, bestaande colken moet conform de RVW 2005 voor klasse Vb-schepen ten minste 210 m bedragen. Met het oog op de toekomstvastheid en om beter aan te sluiten bij de andere vaarwegen in het Europese hoofdvaarwegennet is besloten om de lengte van de verlengde colken van de sluiscomplexen Born, Maasbracht en Heel vast te stellen op 225 m in plaats van de eerder beoogde 210 m.

- *Breedte van de sluis*

Volgens de RVW 2005 dient een sluiscolk voor een klasse Vb-vaarweg ten minste 12,5 m breed te zijn. Hierin is echter geen rekening gehouden met de capaciteit die benodigd is om het totale scheepsaanbod af te handelen. In het geval van aanpassing van bestaande sluiscolken geldt een breedte die gelijk is aan de huidige breedte van de sluiscolk (ca. 16 m).

- *Diepte van de sluis*

Voor nieuwe sluiscolken en sluiscolkverlengingen wordt uitgegaan van een volwaardige klasse Vb-vaarweg, dat wil zeggen een beladingsgraad van het maatgevende schip van 100%. De vereiste diepte van de sluis (waterhoogte op de drempel) is volgens de RVW 2005 dan ten minste 4,70 m ten opzichte van de maatgevende waterstand; dit is opgebouwd uit een diepgang van het maatgevende schip van 4,00 m plus een kielspeling van 0,7 m. Voor de bestaande sluiscolken die worden aangepast, wordt de diepgang vermeerderd tot tenminste 4 m; opgebouwd uit 3,5 m diepgang van het maatgevende schip plus een minimaal benodigde kielspeling van 0,5 m.



Figuur 3.2 Schematische afbeelding van diepgang en kielspeling

- *Combinatie van diepte en breedte*

De vaarweg moet voldoende ruim zijn. Dit houdt voor sluisen in dat de combinatie van diepte en breedte voldoende ruimte moet bieden aan de waterverplaatsing die een varend schip veroorzaakt, zodat de weerstand die het schip ondervindt niet te groot wordt. De ruimte van de vaarweg voor de Maasroute is vastgesteld op basis van expert-judgement.

- *Hoogte van sluis*

De benodigde hoogte van een sluiscolk wordt gerelateerd aan een vastgesteld waterpeil aan beide zijden van de sluis, het ontwerppeil. Als ontwerppeil voor de nieuw te bouwen en aan te passen sluiscolken gelden de nieuwe beheerspeilen conform de peilopzet die op een aantal stuwpanden wordt gerealiseerd. Bij de verlenging van sluiscolken wordt de hoogte van het bestaande sluisplateau aangehouden voor het te verlengen gedeelte. De vormgeving van de sluisen met name de breedte van de sluiscolken, en de vormgeving van de invaart is zodanig dat de kans op schadevaringen klein is en het verantwoord (en met het oog op de overzichtelijkheid van het complex wenselijk) is om de hoogte van het huidige sluisplateau te handhaven.

- *Lengte van de remmingwerken*

De vereiste lengte van de remmingwerken bedraagt conform de RVW 2005 1 tot 1,3 keer de lengte van de sluiscolk. De remmingwerken voor de 225 m lange sluiscolken van Born, Maasbracht en Heel worden tenminste 255 m lang.

Tijdens de uitvoering zal de te verlengen kolk circa 3 tot 6 maanden gestremd zijn.

Zowel het ruimtebeslag dat nodig is voor de uitbreiding van de schutsluisen als het ruimtebeslag dat tijdelijk nodig is voor de realisering ervan wordt waar mogelijk beperkt tot terreinen die reeds in eigendom zijn van het Rijk.

Levensduur van de kunstwerken

De meeste kunstwerken in de Maasroute zijn oud. Zij zijn gebouwd tussen 1920 en 1970 en voldoen niet meer aan eisen van deze tijd. Bij de aanpassing van de kunstwerken wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de in de RVW 2005 gestelde eisen. De werkzaamheden aan bestaande kunstwerken in het kader van dit Tracébesluit worden zoveel mogelijk gecombineerd met de werkzaamheden die gepland staan vanuit beheer en onderhoud van de kunstwerken. Het gaat hierbij met name om de modernisering van elektrische installaties, het renoveren van betonconstructies en het renoveren/vernieuwen van werktuigkundige onderdelen. Dit beheer en onderhoud maakt geen deel uit van het dit Tracébesluit.

Beheer en onderhoud van de kunstwerken

Bij het opstellen van de ontwerpen voor de kunstwerken is ervan uitgegaan dat het huidige Beheer en Onderhoudsregime gehandhaafd blijft. Dat houdt in dat door de aanpassingen aan de kunstwerken de onderhoudskosten niet significant zullen toenemen.

3.2 Verkeerskundige effecten

Uit een alternatievenonderzoek voor sluis Heel blijkt dat ten opzichte van het Tracébesluit (2002) geen wijzigingen in de vlootsamenstelling en het aantal scheepspassages te verwachten zijn. Uitgaande van een Divided Europe scenario zullen de aanpassingen ook niet leiden tot wijzigingen in de wachttijden bij de sluis. Dit scenario komt het best overeen met de middelste twee scenario's uit de recent gepubliceerde studie Welvaart en Leefomgeving (WLO). Verslechtering van de wachttijden voor de sluisen bij Born en Maasbracht is uitgesloten, omdat de sluiscapaciteit van beide sluisen vergroot wordt.

3.3 Watertoets

In het kader van de watertoets is overleg gevoerd met de waterbeheerder: Rijkswaterstaat dienst Limburg. Er zijn geen aanvullende maatregelen nodig voor grond- en oppervlaktewater.

3.4 Bijkomende infrastructurele voorzieningen/infrastructurele maatregelen

Tijdens de uitvoering zullen de recreatieve fietsroutes die langs en over de sluisen lopen waar nodig tijdelijk worden omgelegd.

3.5 Landschappelijke en ecologische inpassing

Inpassing van de kunstwerken

Uitgangspunt voor de aanpassingen aan de kunstwerken is dat deze kunstwerken en eventuele bijbehorende bebouwing en beplanting herkenbaar blijven in het landschap. Bestaande beplanting die door de ingrepen moet verdwijnen wordt na uitvoering van de werkzaamheden nieuw aangeplant.

3.6 Luchtkwaliteit

In paragraaf 3.2 is te lezen dat ten opzichte van het Tracébesluit (2002) geen wijzigingen in de vlootsamenstelling, in het aantal scheepspassages en van de wachttijden te verwachten zijn. Hieruit volgt dat als gevolg van de maatregelen uit dit Tracébesluit het scheepvaartverkeer nergens op de tracédelen 3, 4 en 5 (en ook niet op andere tracédelen) zal veranderen. Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat - als gevolg van dit Tracébesluit - de luchtkwaliteit op geen enkele plek langs de Maasroute zal veranderen.

Er is geen luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Uit jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Vz ABRvS van 21 november 2005) volgt namelijk dat luchtkwaliteitsonderzoek achterwege kan blijven als uitgesloten kan worden dat een besluit tot verslechtering van de luchtkwaliteit leidt.

3.7 Compensatie

Het compensatiebeginsel, zoals dat is weergegeven in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR), is gebaseerd op het 'stand still' beginsel: er mag geen netto verlies aan natuur-, bos- en recreatiewaarden optreden. Behalve met het SGR is ook rekening gehouden met de provinciale uitwerkingen van het compensatiebeginsel, die een nadere invulling van het SGR geven en bovendien aanvullingen kunnen bevatten. De maatregelen die in dit Tracébesluit zijn opgenomen hebben geen negatieve invloed op zogenoemde speciale beschermingszones zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn. Op basis van de in dit Tracébesluit opgenomen maatregelen zijn in het kader van het compensatiebeginsel geen compenserende maatregelen nodig.

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 en compenserende maatregelen in een plan geformuleerd en kan zo nodig een ontheffing van de Flora- en faunawet worden aangevraagd.

3.8 Planning uitvoering en onderlinge relaties van maatregelen

De uitgangspunten en de relaties waarop de uitvoeringsplanning is gebaseerd zijn hierna samengevat.

Werkvolgorde

Bij de Maasroute-ingrepen is de uitvoeringsplanning erop gericht de Maas vanaf het noorden (vanaf de Waal bij Weurt) steeds verder richting het zuiden bevaarbaar te maken voor tweebaksduwvaart; in eerste instantie met beperkte diepgang (3,3 m tot Stein in 2010) en uiteindelijk met een diepgang van 3,5 m tot aan België in 2015.

Overige uitgangspunten

De uitvoeringsduur van de afzonderlijke ingrepen is in het algemeen bepaald op basis van gangbaar materieel en conservatieve productiesnelheden (worst-case benadering); de gevolgen voor de omgeving zijn eveneens uitgewerkt op basis van een conservatieve (worst-case) benadering. Dit is gedaan om ervoor te zorgen dat de tijdelijke gevolgen voor de omgeving in ieder geval niet ernstiger zullen zijn dan uitgewerkt in het Tracébesluit; met andere woorden indien wordt afgeweken van de beschreven methodieken of planning zal dit altijd moeten resulteren in een verkorting van de uitvoeringsduur en/of het terugbrengen van de gevolgen voor de omgeving.

De beperkte beschikbaarheid van de sluisen ten tijde van de aanpassingen hieraan is geen knelpunt bij het aan en afvoeren van materieel en grond over water.

Relaties met andere ingrepen en projecten

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.

4. Schadeafhandeling en grondverwerving

4.1 Schadevergoeding

Schadevergoedingsplicht

Op de minister van Verkeer en Waterstaat rust de verplichting om bij het treffen van maatregelen, tot aanleg van de in het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II en vervolgens het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II beschreven werken, de belangen goed tegen elkaar af te wegen. Deze belangenafweging kan ertoe leiden dat, ondanks het rechtmatige karakter van dit Tracébesluit, toch schade ontstaat voor belanghebbenden die in vergelijking tot anderen onevenredig zwaar getroffen worden. De minister 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 (RNWV 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 schadebepenkende voorzieningen heeft getroffen 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. Een besluit op het verzoek om schadevergoeding kan pas worden genomen zodra het Tracébesluit onherroepelijk is. Op dat moment staat immers vast dat het gaat om schade als gevolg van rechtmatig overheidshandelen.

Indien de minister een verzoek tot schadevergoeding in behandeling neemt wordt er een onafhankelijke schadecommissie ingesteld. Deze commissie adviseert de minister omtrent het vergoeden van de gestelde schade. Naar aanleiding van het door de commissie afgegeven advies krijgt de verzoeker de gelegenheid om zijn zienswijze(n) naar voren te brengen. De minister neemt vervolgens een besluit.

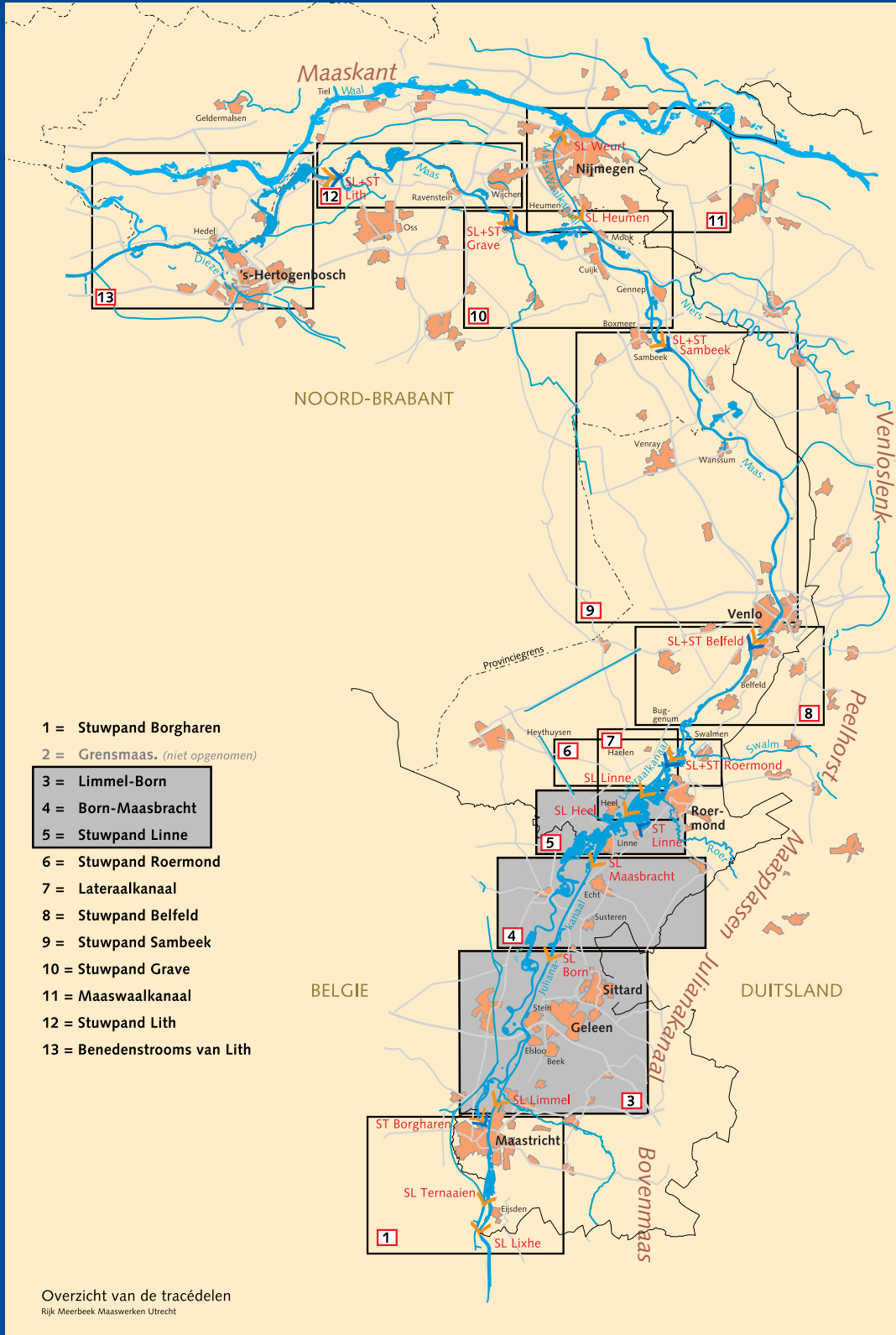
Indien de belanghebbende het niet eens is met het besluit van de minister omtrent schadevergoeding op grond van de Regeling nadeelcompensatie kan hiertegen bezwaar worden gemaakt. Voorts is het mogelijk om tegen de beslissing beroep in te stellen bij de rechtbank. Uiteindelijk kan tegen deze uitspraak hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

4.2 Grondwerving


Aankoop van gronden voor het tijdelijk ruimtebeslag vindt in eerste instantie 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.

Onteigening

Met het vaststellen van de 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.



Inhoudsopgave

	1	Het tracé	4
	1.1	Globale ligging van het tracé	4
	1.2	Betrokken overheden	4
	2	Aanpassing sluizen	5
	2.1	Sluis Born	5
	2.2	Sluis Maasbracht	5
	2.3	Sluis Heel	6
	3	Inpassingsmaatregelen	7
	3.1	Landschap en ecologie	7
	4	Compenserende maatregelen	8
	4.1	Huidige natuurwaarden	8
	4.2	Effecten en Compensatie	8
	5	Uitvoering van de maatregelen	9
	5.1	Uitvoering in de tijd	9
	5.2	Aanpassing sluizen Born, Maasbracht en Heel	9

1. Het tracé

De toelichting op tracédeel Born-Heel heeft betrekking op het tracégedeelte van sluis Born tot en met sluis Heel.

1.1 Globale ligging van het tracé

Dit tracédeel betreft het Julianakanaal van de bovenzijde van sluis Born tot en met de benedenzijde van sluis Heel. Het noordelijke deel van het Julianakanaal en de Maas van Maasbracht tot Linne en Heel. De lengte van dit tracédeel bedraagt 18 km.

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 6.

1.2 Betrokken overheden

De overheden die zijn betrokken bij de aanpassing van de sluisen Born, Maasbracht en Heel zijn de gemeenten Sittard-Geleen, Maasbracht, Heel en Roermond. Bij dit gedeelte van het tracé zijn verder de provincie Limburg en waterschap Roer en Overmaas betrokken.



2. Aanpassing sluizen

2.1 Sluis Born

Het sluiscomplex bij Born ligt in het Julianakanaal en bestaat uit drie sluiscolken, waarvan de meest westelijke sluiscolk is aangelegd in de jaren dertig van de vorige eeuw. De twee andere sluiscolken zijn bijgebouwd in de jaren zestig van de vorige eeuw. Van sluis Born wordt de middencolk verlengd met 83 m. Dit gebeurt aan de bovenzijde (zuidzijde) van de huidige sluis. De eerste 68 m van deze verlenging is reeds geregeld in het Tracébesluit 2002. De resterende 15 m wordt geregeld in het dit Tracébesluit.

De afmetingen van de verlengde sluiscolk worden als volgt:

- lengte: 225 m
- breedte: circa 16 m (conform de bestaande sluiscolk)
- diepte benedendrempel: 4,05 m (waterhoogte op de benedendrempel)
- diepte bovendrempel: 4,70 m (waterhoogte op de bovendrempel).

Als onderdeel van de kolkverlenging worden onder andere de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- verruimen van de remming- en geleidewerken om een opstelruimte te realiseren voor een 2-bakduwvaartschip aan de boven- en benedenzijde;
- bouw van een nieuw sluishoofd en kolkverlenging aan de bovenzijde;
- bestaande sluishoofd aan de bovenzijde gedeeltelijk slopen en inrichten als sluiscolk;
- aanbrengen van grondkerende constructie aan de bovenzijde.

Bij de werkzaamheden rond sluis Born komt een beperkte hoeveelheid grond vrij. Deze grond zal naar verwachting bestaan uit nautische baggerspecie dat naar een hiervoor bedoeld depot zal worden afgevoerd.

2.2 Sluis Maasbracht

Het sluiscomplex bij Maasbracht vormt de overgang tussen het Julianakanaal (bovenstrooms) en de Maas (benedenstrooms). Het complex bestaat uit drie identieke sluiscolken die in de jaren zestig van de vorige eeuw zijn gebouwd. Van sluis Maasbracht wordt de oostelijke colk verlengd met 83 m. Dit gebeurt aan de bovenzijde (zuidzijde) van de huidige sluis. De eerste 68 m van deze verlenging is reeds geregeld in het Tracébesluit 2002. De resterende 15 m wordt geregeld in het dit Tracébesluit.

De afmetingen van de verlengde sluiscolk worden als volgt:

- lengte: 225 m
- breedte: circa 16 m (conform de bestaande sluiscolk)
- diepte benedendrempel: 4,05 m (waterhoogte op de benedendrempel)
- diepte bovendrempel: 4,70 m (waterhoogte op de bovendrempel).

Als onderdeel van de kolkverlenging worden onder andere de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- verruimen van de remming- en geleidewerken om een opstelruimte te realiseren voor een 2-bakduwvaartschip aan de boven- en benedenzijde;
- bouw van een nieuw sluishoofd en kolkverlenging aan de bovenzijde;
- bestaande sluishoofd aan de bovenzijde gedeeltelijk slopen en inrichten als sluiscolk;
- aanbrengen van een hevelconstructie tussen de westelijke en de middelste colk aan de bovenzijde;
- aanbrengen van grondkerende constructie aan de bovenzijde.

Bij de werkzaamheden rond sluis Maasbracht komt een beperkte hoeveelheid grond vrij. Deze grond zal naar verwachting bestaan uit nautische baggerspecie dat naar een hiervoor bedoeld depot zal worden afgevoerd.

2.3 Sluis Heel

Het sluiscomplex bij Heel vormt de overgang tussen de Maas (bovenstrooms) en het Lateraalkanaal (benedenstrooms). Het complex bestaat uit twee identieke sluiscolken die in de jaren zeventig van de vorige eeuw zijn gebouwd. Van sluis Heel wordt de oostelijke kolk verlengd met 83 m. Dit gebeurt aan de bovenzijde (zuidzijde) van de huidige sluis.

De afmetingen van de verlengde sluiscolk worden als volgt:

- lengte: 225 m
- breedte: circa 16 m (conform de bestaande sluiscolk)
- diepte benedendrempel: 4,05 m (waterhoogte op de benedendrempel)
- diepte bovendrempel 4,70 m (waterhoogte op de bovendrempel)

Als onderdeel van de kolkverlenging worden onder andere de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- verleggen en aanpassen van de remming- en geleidewerken om een opstelruimte te realiseren voor een 2-bakduwvaartschip aan de boven en benedenzijde;
- bouw van een nieuw sluishoofd en kolkverlenging aan de bovenzijde;
- bestaande sluishoofd aan de bovenzijde gedeeltelijk slopen en inrichten als sluiscolk;
- hergebruik van bestaande deuren en bewegingswerken en aanpassing ervan aan het nieuwe bovenhoofd;
- aanbrengen van grondkerende constructie aan de bovenzijde.

Bij de werkzaamheden rond sluis Heel komt een beperkte hoeveelheid grond vrij. Deze grond zal naar verwachting bestaan uit nautische baggerspecie dat naar een hiervoor bedoeld depot zal worden afgevoerd.

3. Inpassingsmaatregelen

3.1 Landschap en ecologie

Bij de aanpassing van de sluisen bij Born, Maasbracht en Heel worden geen waardevolle natuurelementen verstoord. De oevers bij de complexen zullen zoveel mogelijk natuurvriendelijk ingericht en beheerd worden. De recreatieve functie van sluisen blijft behouden. Zowel de terreinen zelf als de routes die er langs of overheen lopen blijven toegankelijk voor recreanten. Dit betekent dat de recreatieve fietsroutes langs en over de sluis behouden blijven. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan de sluis worden de routes tijdelijk omgelegd. Er zijn geen aanvullende inpassingsmaatregelen nodig.

4. 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 kanaalvak Born-Heel worden in onderstaande paragrafen beschreven.

4.1 Huidige natuurwaarden

Het traject Born-Heel loopt tot Echt door een terraslandschap waarna het in de Centrale Slenk, een geologisch dalend grondvlak, loopt. Behalve de potentiële natuurwaarden van de Grensmaas ten westen van het Julianakanaal heeft dit traject weinig grote gebieden met actuele natuurwaarden op het land. Een uitzondering vormen de Doort en het Taterbosch. De Maas stroomt in het korte traject ten noorden van het Julianakanaal de Roerdalslenk in en stroomt sterk meanderend door een breed dal dat aan beide zijden door terraswanden wordt begrensd. De voormalige grindwinplassen zijn landschappelijk het meest opvallend en doen de naam Maasplassen eer aan. Verder staat dit traject voornamelijk onder invloed van verstedelijking. Plaatselijk zijn soortenrijke droge ruigten en droog stroomdalgrasland aanwezig. Opvallend zijn de uitgestrekte poelruigten langs infrastructuur. Het Haegenbroek is samen met Koningssteen een van de weinige gebieden met actuele natuurwaarden.

4.2 Effecten en compensatie

In dit tracédeel treden geen ecologische effecten op. Mitigerende of compenserende maatregelen zijn niet nodig.

5. Uitvoering van de 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 tracékaarten apart aangegeven. Ook wordt in dit hoofdstuk ingegaan op de uitvoeringsplanning van de werkzaamheden.

5.1 Uitvoering in de tijd

De volgorde van uitvoering ligt niet vast en zal worden bepaald in overleg met de uitvoerende partij. Logisch lijkt dat wordt begonnen met Born, dan Maasbracht en tenslotte Heel. Voor de aanpassing van de sluisen Born, Maasbracht en Heel is een indicatie van de uitvoeringsperiode weergegeven in tabel 5.1

Tabel 5.1. Uitvoeringstermijnen ingrepen in dit tracédeel

Maatregel	Start uitvoering	Opmerkingen
verlenging sluis Born	2008	-
verlenging sluis Maasbracht	2009	-
verlenging sluis Heel	2010	-

5.2. Aanpassing sluisen Born, Maasbracht en Heel

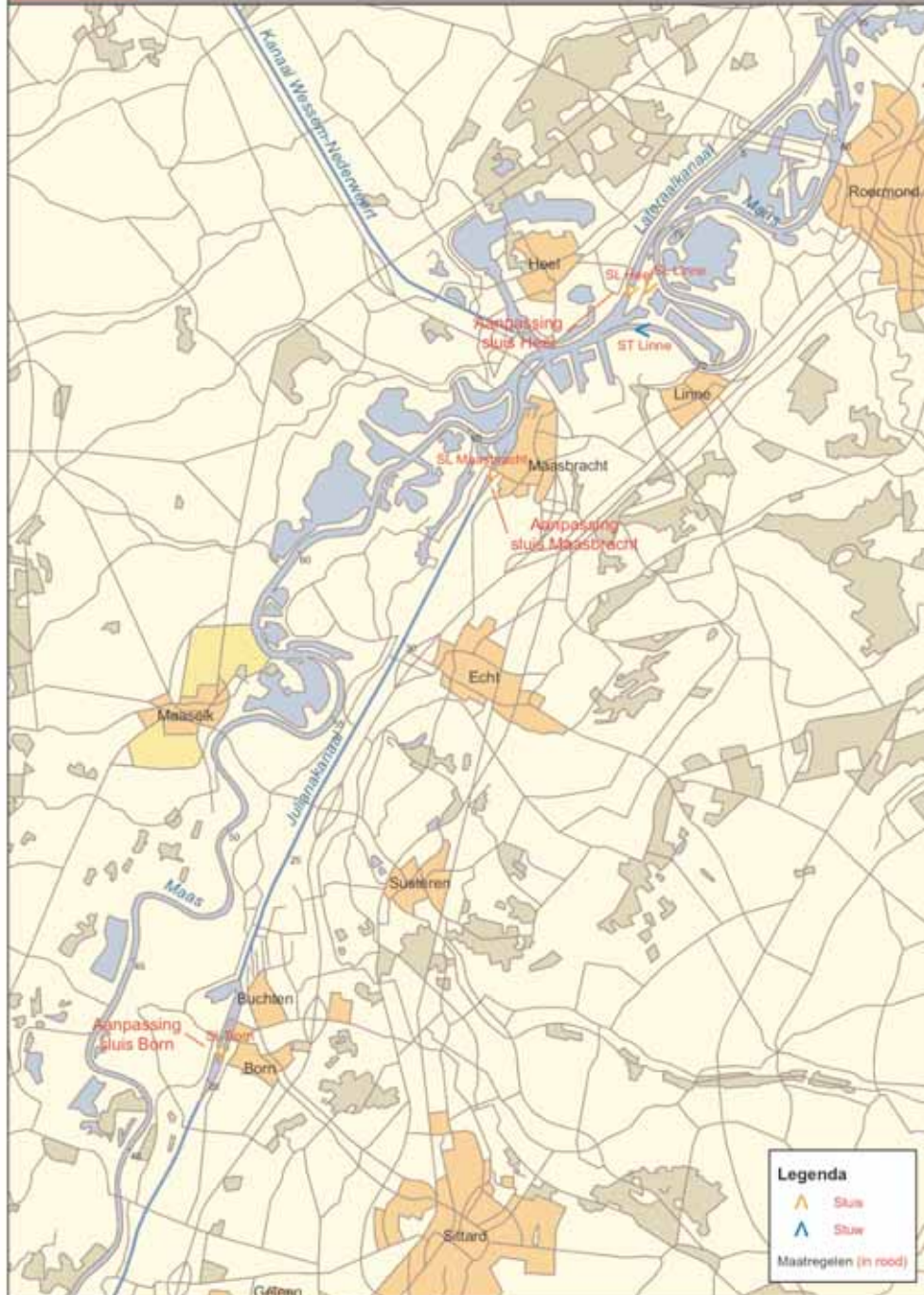
De bouwterreinen ten behoeve van de werkzaamheden aan de sluisen Born en Maasbracht bevinden zich allemaal op de sluiscomplexen zelf (zie tracékaarten).

Tijdens de werkzaamheden zal de stremming van de te verlengen sluis kolk circa 3 tot 6 maanden bedragen. Bij de sluiscomplexen Born en Maasbracht zijn altijd 2 kolken beschikbaar en bij Heel zal altijd één kolk beschikbaar zijn. Daarnaast is voor het complex bij Heel de route via Linne en Roermond beschikbaar als tweede optie.

Hinder die ontstaat als gevolg van de bouwwerkzaamheden bestaat voornamelijk uit een toename van de hoeveelheid zwaar verkeer naar de sluis. Omwonenden kunnen hinder ondervinden van de bouwactiviteiten.

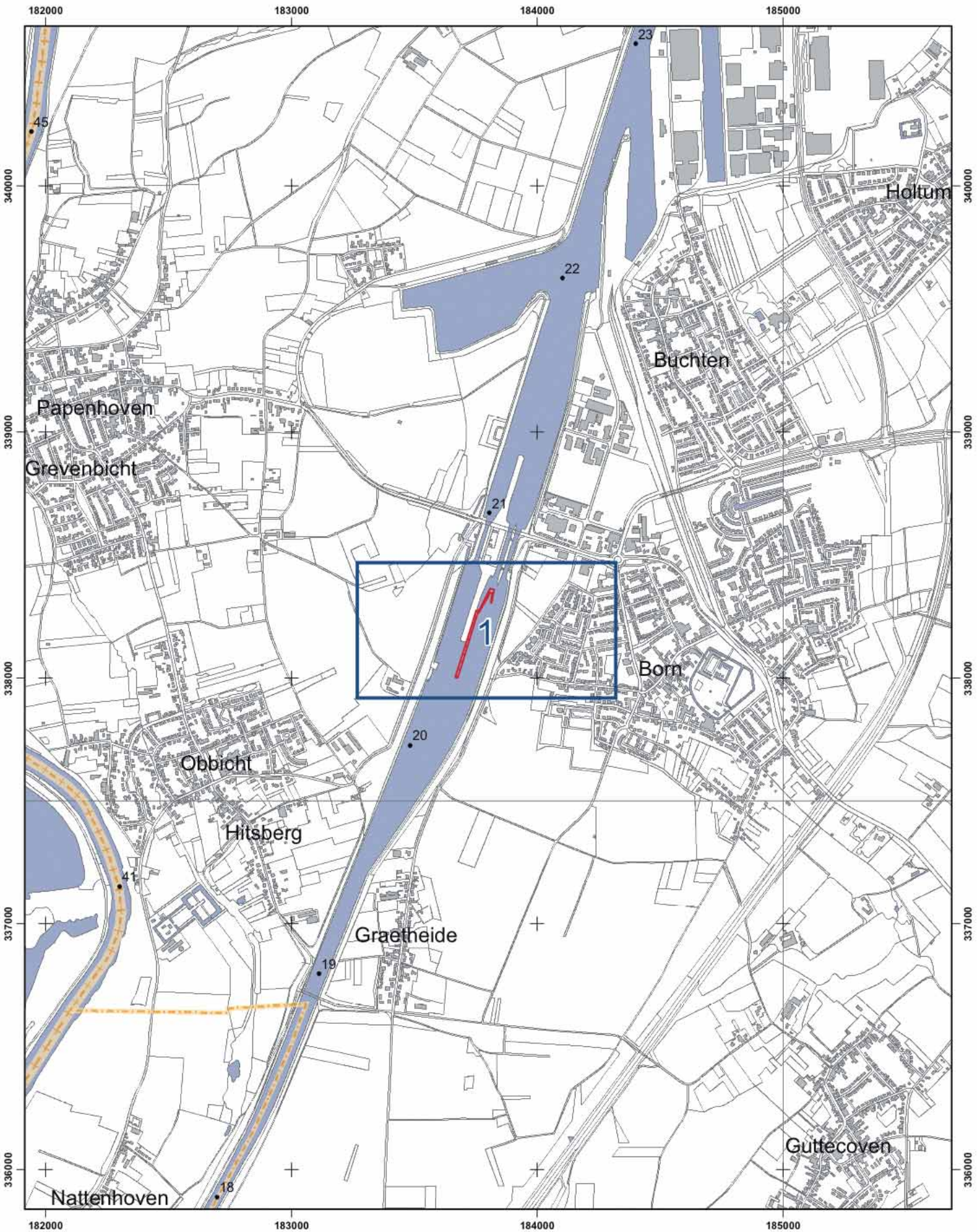
3, 4 EN 5

TRACEDEEL BORN - HEEL

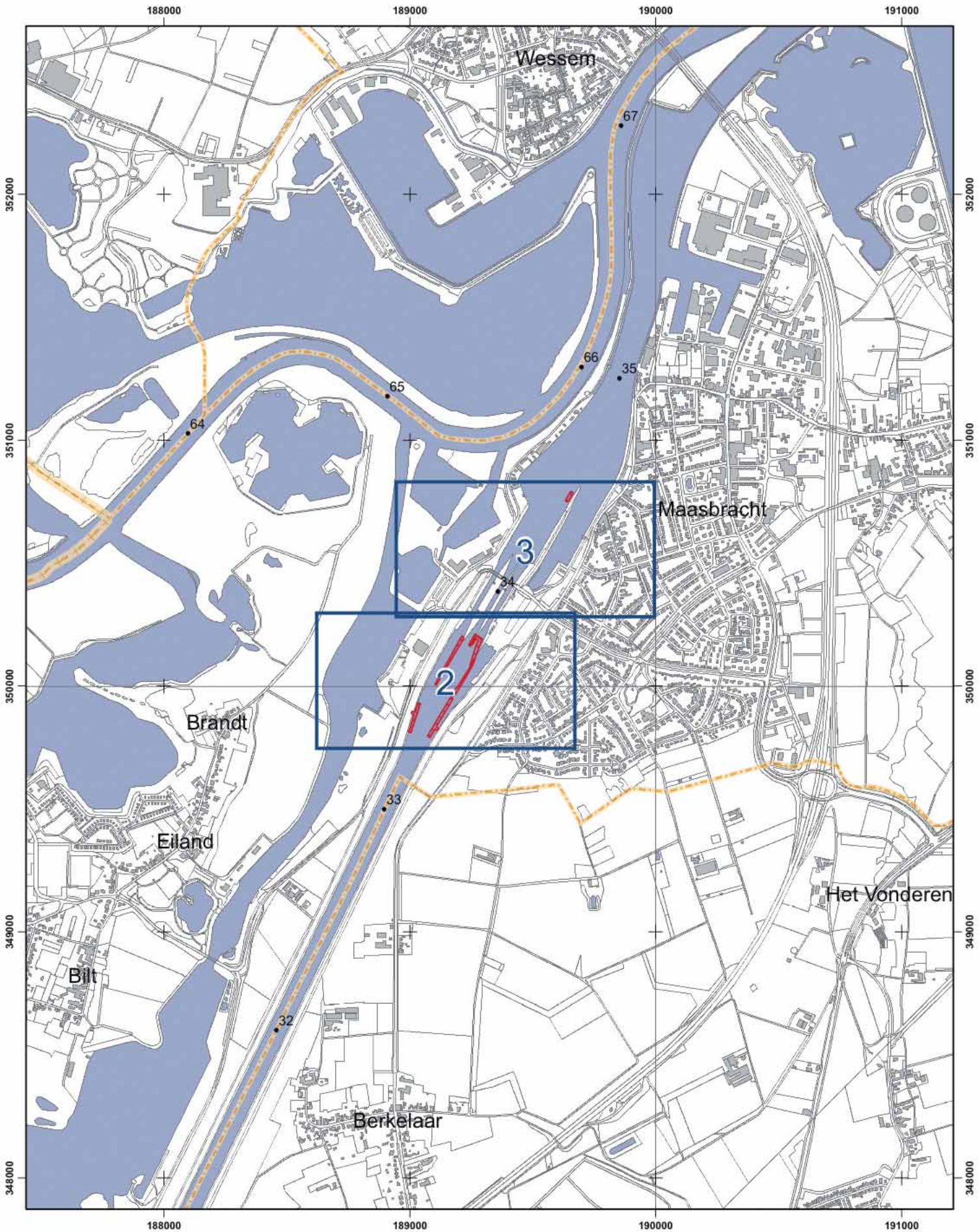




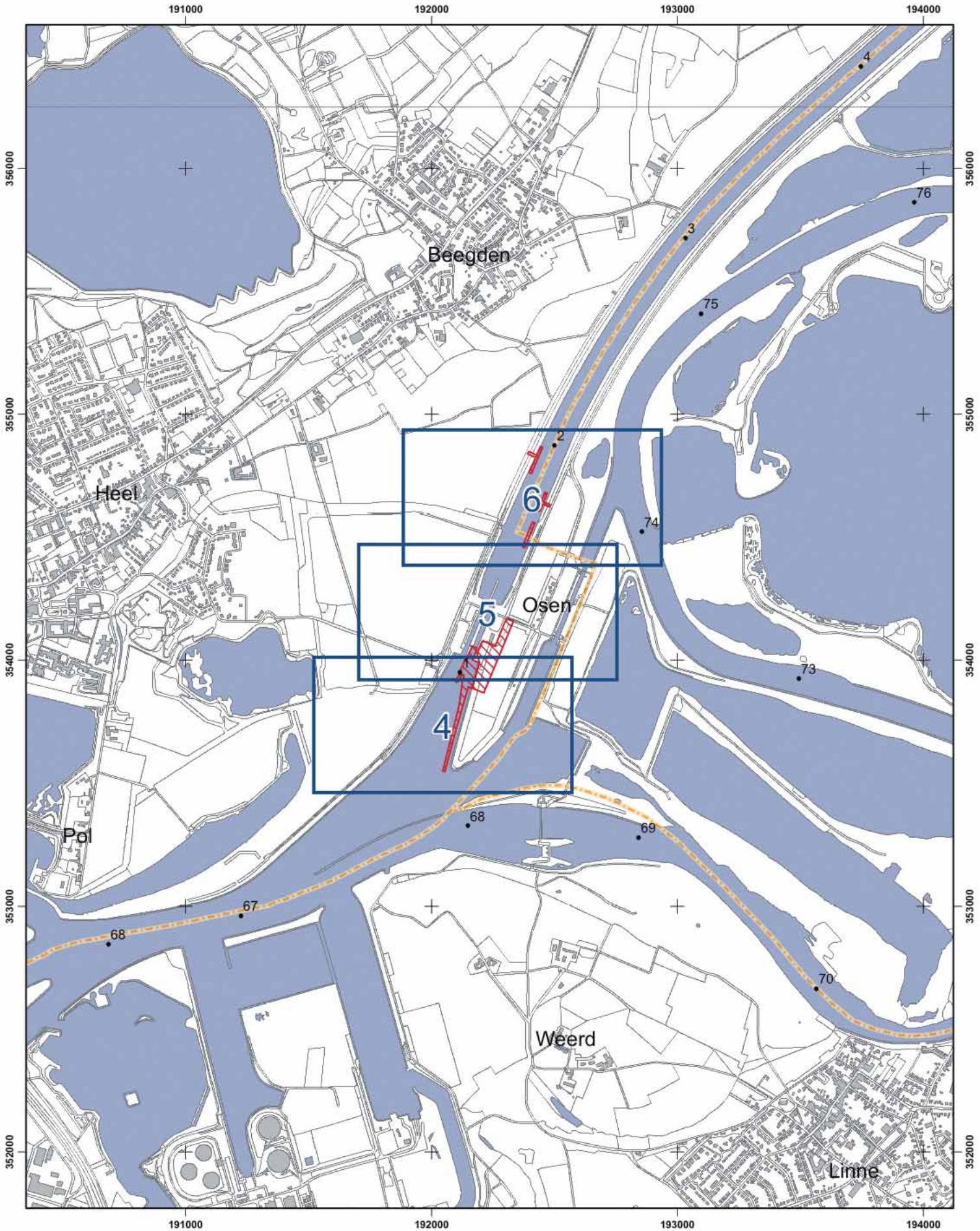
Overzichtskaarten Tracébesluit



					Overzicht kaartbladen	
Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II		PDMW: 2006-60226 Datum: 13 oktober 2006			Overzicht 1	Schaal: 1: 20.000
		© Kaartvervaardiging: Rijkswaterstaat Maaswerken © Topografie: Topografische Dienst Kadaster				



Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II		<ul style="list-style-type: none"> Ingreep Zandmaas/Maasroute Gemeentegrens Rijksgrens 	Overzicht kaartbladen Overzicht 2
		PDMW: 2006-60227 Datum: 13 oktober 2006 © Kaartvervaardiging: Rijkswaterstaat Maaswerken © Topografie: Topografische Dienst Kadaster	 Schaal: 1: 20.000



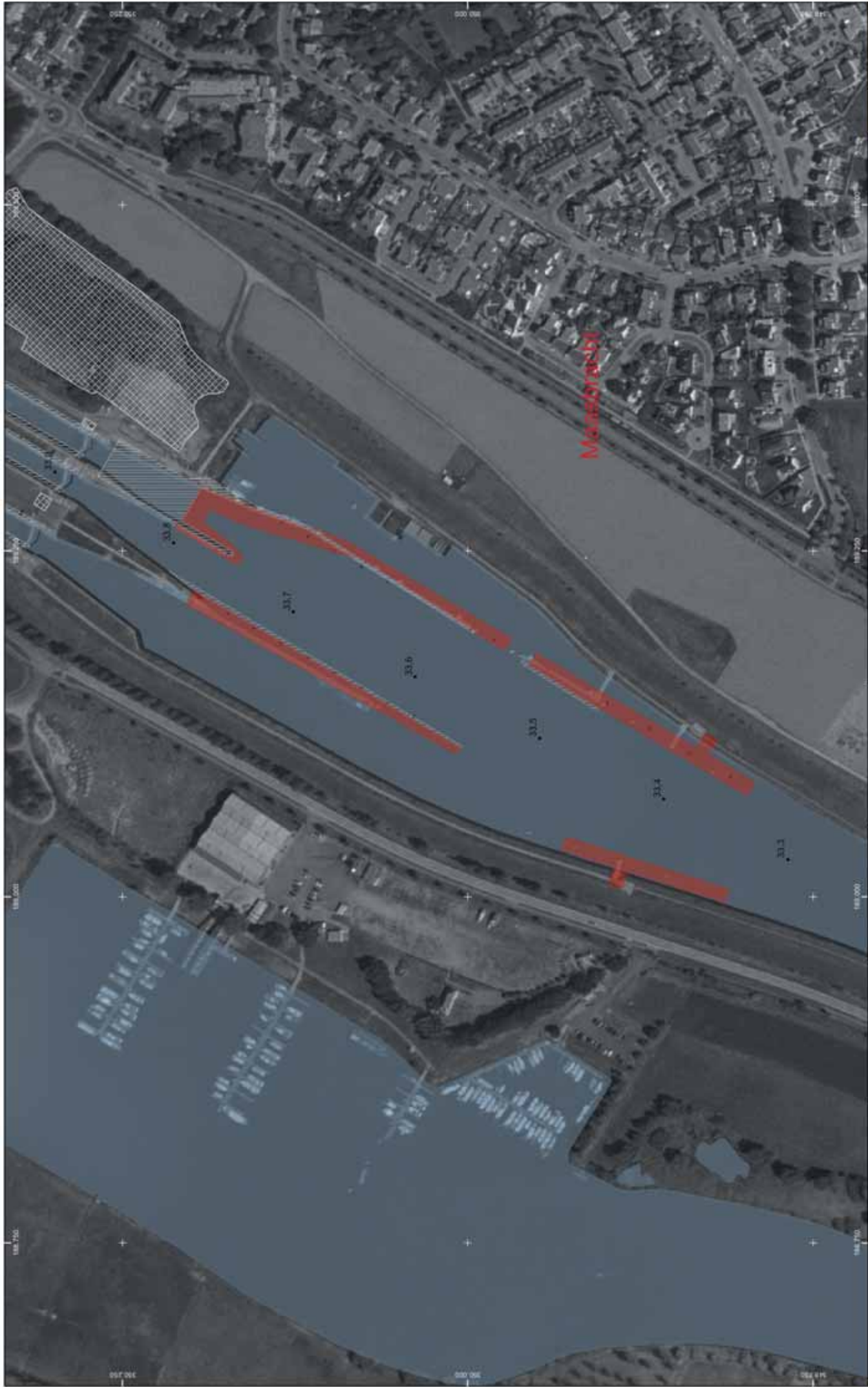
Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II		<ul style="list-style-type: none"> Ingreep Zandmaas/Maasroute Gemeentegrens Rijksgrens 	Overzicht kaartbladen Overzicht 3
		PDMW: 2006-60228 Datum: 13 oktober 2006 © Kaartvervaardiging: Rijkswaterstaat Maaswerken © Topografie: Topografische Dienst Kadaster	 Schaal: 1: 20.000



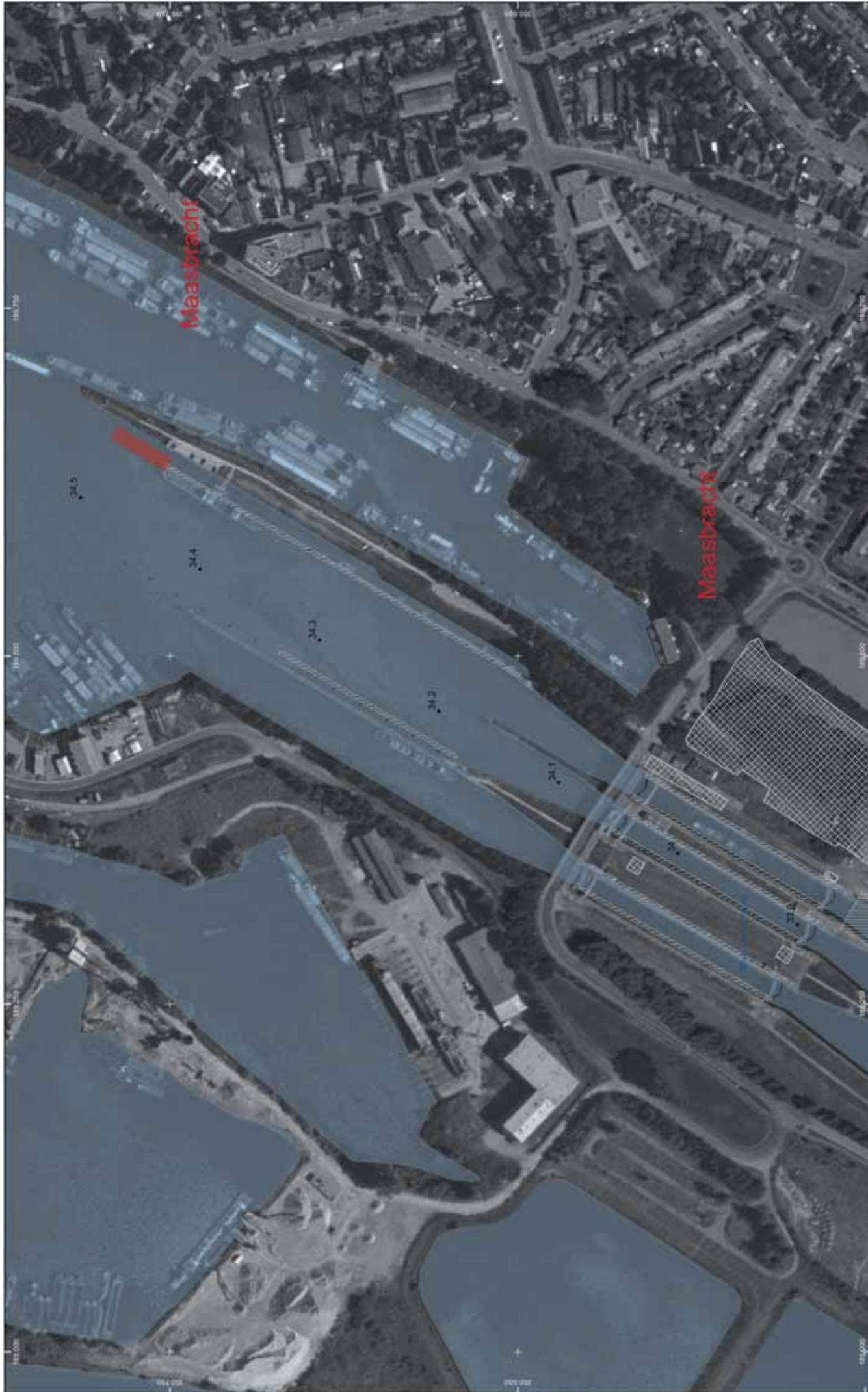
Tracékaarten
Tracébesluit



<p>Ruimtebeslag Zandmaas/Maasroute</p> <ul style="list-style-type: none">  Permanent ruimtebeslag  Tijdelijk ruimtebeslag  Permanent ruimtebeslag Tracébesluit 2002  Tijdelijk ruimtebeslag Tracébesluit 2002 	<p>Water</p> <ul style="list-style-type: none">  Water  Gemeentegrens 	<p>Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II Rijkswaterstaat Maaswerken</p> <p>Tracé: Born - Heel Kilometer: Julianakanaal 20.2 - 20.8 Gemeente(n): Sittard-Geleen</p>	<p>PDMW: 2006-60229 Datum: 13 oktober 2006</p> <p>© Kaartvervaardiging: Rijkswaterstaat Maaswerken © Luchtfoto's: Rijkswaterstaat Adviesdienst Geo-informatie en ICT</p>	<p>Blad 1</p> <p>Schaal: 1:2.500</p>
<p>Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Maaswerken</p>				



<p>Ruimtebeslag Zandmaas/Maasroute</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Permanent ruimtebeslag — Tijdelijk ruimtebeslag Permanent ruimtebeslag Tracébesluit 2002 Tijdelijk ruimtebeslag Tracébesluit 2002 	<p>Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II Rijkswaterstaat Maaswerken</p> <p>Tracé: Born - Heel Kilometer: Afsnijkanaal 33.3 - 33.9 Gemeente(n): Maasbracht</p>	<p>POMW: 2006-60230 Datum: 13 oktober 2006</p> <p>© Kaartvervaardiging: Rijkswaterstaat Maaswerken © Luchtfoto's: Rijkswaterstaat Adviesdienst Geo-informatie en ICT</p>	<p>Blad 2</p> <p>Schaal: 1:2.500</p>
<p>Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Maaswerken</p>	<p>188,700 188,800 188,900 189,000 189,100 189,200</p>	<p>0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 Meter</p>	<p>0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 Meter</p>
<p>Wasser ■ Gemeentegrens</p>	<p>188,700 188,800 188,900 189,000 189,100 189,200</p>	<p>0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 Meter</p>	<p>0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 Meter</p>



<p>Ruimtebeslag Zandmaas/Maasroute</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Permanent ruimtebeslag Tijdelijk ruimtebeslag Permanent ruimtebeslag Tracébesluit 2002 Tijdelijk ruimtebeslag Tracébesluit 2002 	<p>Water</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Water Gemeentegrens 	<p>Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II Rijkswaterstaat Maaswerken</p> <p>Tracé: Born - Heel Kilometer: Julianakanaal 33.9 - 34.5 Gemeente(n): Maasbracht</p>	<p>Blad 3</p> <p>Schaal: 1:2.500</p>
<p>POMW: 2006-60231 Datum: 13 oktober 2006</p> <p>© Kaartvervaardiging: Rijkswaterstaat Maaswerken © Luchtfoto's: Rijkswaterstaat Adviesdienst Geo-informatie en ICT</p>		<p>Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Maaswerken</p>	



<p>Ruimtebeslag Zandmaas/Maasroute</p> <ul style="list-style-type: none"> Permanent ruimtebeslag Tijdelijk ruimtebeslag Permanent ruimtebeslag Tracébesluit 2002 Tijdelijk ruimtebeslag Tracébesluit 2002 	<p>Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II Rijkswaterstaat Maaswerken</p> <p>Tracé: Born - Heel Kilometer: Litteraalkanaal 0.4 - 1.1 Gemeente(n): Heel, Maasbracht, Roermond</p>	<p>Blad 4</p> <p>Schaal: 1:2.500</p>
<p>Water</p> <p> Gemeentegrens</p>	<p>POMW: 2006-60232</p> <p>Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Maaswerken</p>	<p>300 Meter</p> <p>Datum: 13 oktober 2006</p>
<p>0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000</p>	<p>100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000</p>	<p>100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000</p>
<p>100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000</p>	<p>100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000</p>	<p>100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000</p>



<p>Ruimtebeslag Zandmaas/Maasroute</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Permanent ruimtebeslag Tijdelijk ruimtebeslag Permanent ruimtebeslag Tracébesluit 2002 Tijdelijk ruimtebeslag Tracébesluit 2002 	<p>Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling II Rijkswaterstaat Maaswerken</p> <p>Tracé: Born - Heel Kilometer: Lateraalkanaal 1,0 - 1,6 Gemeente(n): Heel, Roermond</p>	<p>POMW: 2006-60233 Datum: 13 oktober 2006</p> <p>© Kaartvervaardiging: Rijkswaterstaat Maaswerken © Luchtfoto's: Rijkswaterstaat Adviesdienst Geo-informatie en ICT</p> <p>Ministerie van Verkeer en Waterstaat Rijkswaterstaat Maaswerken</p>	<p>Blad 5</p> <p>Schaal: 1:2.500</p>
--	--	--	---





Colofon

© november 2006

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**