

**Zandmaas/Maasroute  
Tracébesluit - aanvulling III**

**Nota van Antwoord  
Ontwerp-Tracébesluit  
Zandmaas/Maasroute - aanvulling III  
en MER verbreding Julianakanaal**



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**Rijkswaterstaat**  
Maaswerken




**Zandmaas/Maasroute  
Tracébesluit - aanvulling III**

**■ Nota van antwoord  
Ontwerp-Tracébesluit  
Zandmaas/Maasroute - aanvulling III  
en MER verbreding Julianakanaal**





# Inhoudsopgave

	1	<b>Inleiding</b>	4
	2	<b>Lijst met indieners</b>	4
	3	<b>Nut en noodzaak</b>	6
	4	<b>Verkeersmanagement-alternatief</b>	8
	5	<b>Ontwerp</b>	9
	6	<b>Scheepvaart</b>	11
	6.1	Wachttijden	11
	6.2	Volledige verbreding	12
	6.3	Veiligheid	14
	6.4	Bruggen	16
	6.5	Prognoses	17
	6.6	Overige	17
	7	<b>Infrastructuur</b>	18
	8	<b>Ecologie</b>	19
	9	<b>Recreatie</b>	20
	10	<b>Hinder</b>	21
	11	<b>Overige gevolgen</b>	23
	12	<b>Beheer en onderhoud</b>	26
	12.1	Kunstwerken	26
	13	<b>Relatie met het Grensmaasproject</b>	27
	14	<b>Financiën</b>	28
	15	<b>Planning</b>	29
	16	<b>Procedure</b>	30
	17	<b>Schadeafhandeling</b>	31

## 1. Inleiding

Het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute Aanvulling III en het bijbehorende MER Julianakanaal voor de verbreding tussen Limmel en Elsloo, hebben in de periode van 21 april tot en met 1 juni 2008 ter visie gelegen. Tijdens deze tervisielegging is door de Commissie m.e.r. het advies gegeven het MER aan te passen, onder andere om de nieuwe verbredingsalternatieven te vergelijken met het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit het oorspronkelijke MER behorende bij het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute uit 2002. Dit aangepaste MER Julianakanaal heeft ter visie gelegen van 20 oktober tot en met 9 november 2008.

In totaal zijn tijdens beide inspraakperiodes 54 reacties ingediend, waarvan 48 tijdens de eerste periode en 6 tijdens de tweede periode. Een overzicht van de indieners is opgenomen in hoofdstuk 2. In voorliggende Nota worden de reacties uit beide inspraakperiodes gezamenlijk behandeld. De reacties zijn daartoe samengevat in deelreacties, die in 15 rubrieken zijn ondergebracht. De deelreacties en de antwoorden daarop zijn opgenomen in de hoofdstukken 3 tot en met 17.

## 2. Lijst met indieners

### Inspraakperiode Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III en MER verbreding Julianakanaal 21 april tot en met 1 juni 2008

Nr.	Naam	Organisatie	Adres	Postcode	Woonplaats
1	Mw. M.H.Hoefkens		Westbroek 30	6243 CJ	Geulle
2	Dhr. A.J. Tonino		Geulderlei 1	6243 NG	Geulle
3	Dhr. A.J. Tonino	Stichting Leefbaar Geulle a/d Maas	Geulderlei 1	6243 NG	Geulle
4	Dhr. Timmer	V.O.F. Timmer	Hoofdstraat 23	6051 AJ	Maasbracht
5	Dhr. J. Verdonk		Luikstraat 33	6051 LJ	Maasbracht
6	Dhr./Mw. H. Sluis		Westbroek 55	6243 CG	Geulle
7	Dhr. J.M. Tabbers	V.O.F. Tabbers- Hovestadt	Goudvink 51	5161 SP	Sprang-Capelle
8	Mw. B. Volker-Knol		Julianalaan 54	6051 AV	Maasbracht
9	Dhr. K. Draaijer-Melishoek	V.O.F. Draaijer- Melishoek M.S. Pax	Zuidwende 4	9791 JC	Ten Boer
10	Dhr. F. Ottens		Gangboord 42	6051 GK	Maasbracht
11	Dhr. M. Valkema		Industrieweg 88a	3044 CC	Rotterdam
12	Dhr. D.C. Hovestadt	V.O.F. Scheepvaart- bedrijf Di-Jo	van Tienhoven van de Boogaardstraat 7	4251 EM	Werkendam
13	Dhr./Mw. L.G.M. Creyghton		Broekhoven 6	6243 BC	Geulle
14	Dhr. M. Petit		Westbroek 6	6243 CG	Geulle
15	Dhr. Danser		De Helling 73	1502 GE	Zaandam
16	Dhr. J.L.H.A.M. Evens		Berkelaarsweg 9	6101 AV	Echt
17	Dhr. N.L.S.M. Evens	Evens Scheepvaart	Oudeweg 66	6067 CA	Linne
18	Fam. Colombra Mario		Westbroek 51a	6243 CG	Geulle
19	Dhr. T.H.M. Widdershoven		Westbroek 57	6243 CG	Geulle

20	Dhr. C.P.J. van der Veeken	Consortium Grensmaas	Postbus 36	6120 AA	Born
21	Dhr. M.A. Seine		Luikstraat 31	6051 BB	Maasbracht
22	Dhr. A.Schreuder		Giekstraat 5	6051 LG	Maasbracht
23	Dhr. H. van Sandijk	V.O.F. Scheepvaartbedrijf Sanvri	Julianalaan 66	6051 AV	Maasbracht
24	Dhr. J.P.M. Smeets		Westbroek 54	6243 CJ	Geulle
25	Dhr. C.H.B. Stüssgen		Westbroek 67	6243 CG	Geulle
26	Dhr. A. Tonino	Stichting Leefbaar Geulle a/d Maas	Hulsenstraat 79B	6243 BM	Geulle
27	Dhr./Mw. C. Willemsen		Westbroek 65	6243 CG	Geulle
28	Dhr./Mw. G.A.M. de Rouw		Westbroek 59	6243 CG	Geulle
29	Dhr./Mw. A. Booy		Westbroek 51	6243 CG	Geulle
30	Dhr./Mw. Y. Dohmen		Westbroek 63a	6243 CG	Geulle
31	Dhr. E.H.G. Moonen	Gemeente Meerssen	Postbus 90	6231 LE	Meerssen
32	Fam. Geraerts		Westbroek 53	6243 CG	Geulle
33	Dhr. M.B.M. Killaars	Hengelsportfederatie Limburg	Noordhoven 19a	6042 NW	Roermond
34	Dhr. A.J. Tonino		Geulderlei 1	6243 NG	Geulle
35	Dhr. J. Claessen	DOS Stein	Molendijk 8	6171 GX	Stein
36	Mw. C.L.M. Maas-Claassen		Geulderlei 5	6243 NG	Geulle
37	Mevr. A. Jorritsma-Lebbink		Postbus 23415	3001 KK	Rotterdam
38	Dhr. J.H. de Haan	M.S. Beata	Tjalkstraat 13	6051 HA	Maasbracht
39	Fam. Severens-Lummen		Westbroek 69	6243 CG	Geulle
40	Dhr. T.W. Geneugelijk	Wilhelmina Arina Vaart	Treviso 20	2921 BJ	Krimpen
41	Dhr./Mevr. N.M. van Lent	Maja Watertransport	Postbus 7026	6050 AA	Maasbracht
42	Dhr. M.F.J. Tullemans	Koninklijke Schuttevaer	Tipstraat 57	6051 CQ	Maasbracht
43	Dhr./Mevr. J.B.A. Janssen	V.O.F. Metanoia	Meloenstraat 18	6543 ZG	Nijmegen
44	Dhr. J.J.M. van Eechoud	Buurtvereniging Voulwames	Voulwames 3	6241 NE	Bunde
46	Dhr. A.J. Tonino	Stichting Leefbaar Geulle a/d Maas	Geulderlei 1	6243 NG	Geulle
47	Dhr. E.J.M. Claessen		Kempken 11	6181 JN	Elsloo
48	Mevr. M. Lhomme	Dorpsraad Itteren	Ruyterstraat 18	6223 GX	Maastricht

**Inspreekperiode Aangepast MER verbreding Julianakanaal  
20 oktober tot en met 9 november 2008**

Nr.	Naam	Organisatie	Adres	Postcode	Woonplaats
49	Mevr. M.J. Kusters		Leentstraat 35	6171 LC	Stein
50	Dhr. N.L.S.M. Evens	Evens Scheepvaart	Oudeweg 66	6067 CA	Linne
51	Mevr. C.L.M. Maas-Claassen		Geulderlei 5	6243 NG	Geulle
52	Dhr. M.H. Smeets		Westbroek 45	6243 CG	Geulle
53	Dhr./ mevr. Pennings	Clerx van Roy advocaten	Postbus 220	6190 AE	Beek
54	Dhr. Danser	V.O.F. Itasca	De Helling 73	1502 GE	Zaandam

### 3. Nut en noodzaak

#### Indiener: 13

Indiener stelt dat uitbreiding van het Albertkanaal bijna is afgerond waardoor de verbreding van het Julianakanaal niet meer nodig is.

*Hoewel het Julianakanaal een belangrijke functie heeft in het internationale vaarwegennet heeft het ook een duidelijke regionale rol. Lang niet alle vracht heeft immers een herkomst of bestemming in één van de grote havens. Er zit dus niet uitsluitend doorgaand verkeer op waarvoor het Albertkanaal een alternatief zou kunnen zijn om de havens van Antwerpen en Rotterdam te kunnen bereiken. De functie van het Julianakanaal in het internationale en regionale netwerk is ook onafhankelijk van de verbetering van het Albertkanaal. Het Albertkanaal heeft nu al een grotere scheepsklasse dan de toekomstige klasse van het Julianakanaal. Daarnaast is er de trend dat ook door het Julianakanaal steeds meer grotere schepen passeren ten koste van kleinere. Om die vlot en veilig te kunnen verwerken is de verbetering van het Julianakanaal nodig.*

#### Indiener: 13

Indiener vraagt zich af of de kosten voor het transport Rotterdam-Antwerpen-Luik zoveel hoger zijn dan de route Rotterdam-Maasroute-Luik.

*Lang niet alle vracht over de Maasroute heeft een herkomst of bestemming in de haven van Rotterdam. Een groot deel van het transportvolume betreft lading met herkomst en bestemming op verschillende punten langs de route. Er zit dus niet uitsluitend doorgaand verkeer op waarvoor het Albertkanaal een alternatief zou kunnen zijn om de havens van Antwerpen en Rotterdam te kunnen bereiken. Voor het internationale verkeer vanaf Luik in de richting van de haven van Amsterdam en het Ruhrgebied is het Albertkanaal evenmin een goed alternatief, het kostenaspect speelt in dit verband geen grote rol.*

#### Indiener: 42

Indiener vraagt zich af waar de overheid zich mee bezig houdt. De sluisen in Maasbracht hebben een grote onderhoudsbeurt nodig waarvoor financiële middelen ontbreken. De scheepvaart moet het nu doen met 1,5 sluis. Indiener vindt het verstandiger om de beschikbare financiële middelen beter te besteden dan aan verbreding van het kanaal.

*De sluisen van Maasbracht vallen buiten dit deel van het Tracébesluit. Overigens is in het kader van het reguliere beheer en onderhoud voorzien in een grote onderhoudsbeurt voor de sluisen in Maasbracht. De werkzaamheden hiervoor zullen binnenkort plaatsvinden.*

#### Indiener: 42

Indiener vraagt zich af waar de overheid de verdubbeling van het vervoer over de Maas op baseert. Door de afname van zand- en grindwinning in Zuid-Limburg en de toename van nieuwe vervoersstromen is er misschien een kleine vervoerstoename maar zeker geen verdubbeling.

*Deze laatste constatering is juist. De oude prognoses gingen nog uit van een sterke stijging van het vervoer over het Julianakanaal, de nieuwe prognoses waar ook dit Tracébesluit op is gebaseerd, laten slechts een geringe groei zien. Deze prognoses zijn gebaseerd op de Welvaart en Leefomgeving scenario's (WLO scenario's) die door het Centraal Planbureau (CPB), het Ruimtelijk Planbureau (RPB) en het Natuur en Milieu Planbureau (NMP) samen zijn uitgebracht. Deze cijfers laten wel een schaalvergroting van de schepen zien. Deze schaalvergroting maakt aanpassingen op Julianakanaal noodzakelijk.*

**Indiener: 42**

Indiener stelt dat eerst voor een goed onderhoud van de Maasroute moet worden gezorgd voordat dit soort dure projecten worden opgestart.

*In dit Tracébesluit wordt slechts de Maasroute van Limmel tot Elsloo behandeld. Overigens wordt bij de uitvoering van het Maasrouteproject wel het nodige onderhoud meegenomen zoals de grote onderhoudsbeurten van de sluiscomplexen Born, Maasbracht en Heel waarvan de aanbesteding inmiddels heeft plaatsgevonden. Ook bij andere ingrepen voor het opwaarderen van de Maasroute wordt gekeken in hoeverre dit efficiënt gecombineerd kan worden met onderhoudswerkzaamheden.*

**Indiener: 44**

Indiener merkt op dat niet duidelijk is gemaakt of en zo ja, waarom en in welke mate een beperkte verbreding een verbetering van bevaarbaarheid voor klasse Va schepen wordt bereikt.

*Uit ervaringen en analyses komt naar voren dat de bocht van Elsloo, voor wat betreft het Julianakanaal, als grootste knelpunt geldt. In de voorliggende plannen zal deze bocht worden verbreed waarbij de binnenbocht van een damwand zal worden voorzien. Na deze aanpassing zal dit punt gemakkelijker te passeren zijn voor o.a. klasse Va schepen. Daarnaast zal ter plaatse van de passeervakken meer ruimte beschikbaar zijn voor onder andere klasse Va.*

#### 4. Verkeersmanagement-alternatief

**Indieners: 1, 2, 3, 6, 13, 14, 18, 19, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 39, 46**

Indieners vinden het verkeersmanagement-alternatief een goed alternatief dat rekening houdt met leefbaarheid, milieuaspecten als grond- en oppervlaktewater, landschappelijke en ecologische inpassing, natuurcompensatie en luchtkwaliteit. Dit is het goedkoopste en veiligste alternatief. Volledige verbreding is gezien de prognoses over scheepvaart uit economisch en milieutechnisch oogpunt niet op zijn plaats. Het verkeersmanagement-alternatief is het enige van de vier alternatieven, dat acceptabel is.

*Uw ondersteunende opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.*

**Indiener: 52**

Indiener vraagt hoe het definitieve managementsysteem er uit ziet.

*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. De exacte invulling van de wijze van verkeersmanagement zal in een later stadium worden bepaald. De start van de werkzaamheden aan de passeerstroken staat gepland in 2014. Omdat de ontwikkeling in communicatiesystemen erg snel gaat, is besloten dit niet al in deze fase exact in te vullen.*

## 5. Ontwerp

### Indiener: 17

Indiener stelt dat de overheid zich moet houden aan de zelf opgestelde regels (uit RVW 2005).

*De richtlijn vaarwegen (RVW 2005) gaat uit van een situatie waarbij de nautische kwaliteit van de vaarweg centraal staat, zonder beperkingen vanuit de omgeving. Wanneer er goede redenen zijn om van de richtlijn af te wijken dan kan dit, mits dit goed gemotiveerd is. In de MER heeft een brede afweging plaatsgevonden waarbij ook alternatieven zijn meegewogen waarbij zoveel mogelijk is uitgegaan van volledige verbreding conform de RVW 2005. Argumenten zoals het kunnen sparen van huizen en het ontzien van natuurgebieden zijn zodanig zwaar beschouwd dat afwijking van de RVW gerechtvaardigd wordt geacht.*

### Indiener: 37

Indiener wijst op het hanteren van verouderde normen voor brughogten. Voor drielaagscontainervaart wordt gesteld dat een doorvaarhoogte van 7 m toereikend zou zijn (blz. 8 MER). Indiener stelt dat dit onvoldoende is voor de huidige containervaart met high cubes containers. Indiener rekent met een doorvaarhoogte van 7,5 m.

*Het algemene beleid van het Rijk voor wat betreft de doorvaarhoogtes is dat moet worden aangesloten bij de internationale en nationale richtlijnen. Voor 3-laagscontainer-vaart moet daarom worden uitgegaan van 7 m vrije doorvaarhoogte. Deze dimensies zijn gebaseerd op Europese CEMT-afspraken. Er wordt voor dit project geen aanleiding gezien hiervan af te wijken.*

### Indiener: 37

Na oplevering is het Julianakanaal ca. 100 jaar oud. Indiener stelt dat dit over het algemeen de maximale levensduur van een nat Waterstaatsobject is. Indiener twijfelt aan het feit of na het aanleggen van de passeerstroken het kanaal voldoende bedrijfszeker kan blijven voor de komende 100 jaar: Indiener stelt dat het nuttig is om eventuele ingrijpende instandhoudingswerkzaamheden die binnen enkele tientallen jaren moeten worden uitgevoerd te combineren met de verruiming. Indiener twijfelt in dit kader of het voldoende is om het kanaal uitsluitend langs een van de beide oevers te vernieuwen met een damwand. Indiener verzoekt hiernaar onderzoek te doen.

*Het is juist dat voor een waterstaatkundig werk vaak een technische en functionele levensduur van 100 jaar wordt genoemd. Het gaat dan vooral om kunstwerken met tal van materiaalsoorten, bewegende onderdelen en bedienings- en aansturingsinstallaties. De komende tijd worden dan ook grootschalige renovatie- en vernieuwingswerkzaamheden uitgevoerd aan bestaande kunstwerken in de Maasroute. De oevers van het Julianakanaal bestaan uit dijklichamen die niet een dergelijke 'einde levensduur' hebben. Mits goed geïnspecteerd en onderhouden is de technische levensduur meerdere eeuwen. Er is daarom momenteel ook geen voornemen uit oogpunt van levensduur één van beide oevers te vernieuwen. Alleen ter plaatse van de geplande passeervakken worden de bestaande grondlichamen vernieuwd door middel van nieuwe dijklichamen. In de bocht van Elsloo wordt de verbreding uitgevoerd met een damwand. Overigens worden de kanaaldijken, ook buiten de geplande passeervakken, aan een onderzoek onderworpen om de huidige toestand ervan scherper in beeld te krijgen.*

**Indiener: 44**

Indiener stelt dat niet gemotiveerd is waarom voor de passeervakken geen aandacht is besteed aan de mogelijkheid van combinatie van damwand en dijkverlegging waardoor een beperkter ruimtebeslag nodig is. Volgens indiener blijven er dan voldoende uittreedmogelijkheden en er is weinig bezwaar voor de recreatievaart vanwege de voorziene snelheidsvermindering van passerende schepen en de uitwijkmogelijkheden in de passeervakken.

*Waar mogelijk hebben taluds de voorkeur omdat deze niet alleen voor rustiger water voor de recreatievaart zorgen, maar ook gunstiger zijn vanuit ecologisch- en kostenooqpunt.*

**Indiener: 44**

Indiener vindt het nut van vervanging van het talud onder de bruggen van Itteren en Bunde door damwanden onduidelijk. Het lijkt indiener gevaarlijk om over slechts enkele meters een verbreding tot stand te brengen.

*Verbreding onder de bruggen zou voorkomen dat, bij volledige verbreding van het kanaal, te sterke knelpunten in de route ontstaan. Voor dit alternatief is echter niet gekozen. In het gekozen alternatief is geen sprake van verbreding onder de bruggen.*

**Indieners: 44, 48**

In de tekst staat dat de bestaande dijk ter hoogte van het zuidelijke passeervak ligt op 46 m + NAP en dat dezelfde hoogte gebruikt wordt voor de nieuwe dijk. Indieners melden echter dat in de tekening van het dwarsprofiel de huidige dijk een hoogte heeft van 47,09 m en dat de nieuwe dijk 46 m wordt. Volgens dit dwarsprofiel wordt de nieuwe dijk dus lager. Dit is van belang voor de toekomstige geluidshinder en voor de hoogwaterveiligheid.

*De hoogte van de kanaaldijk ter hoogte van het zuidelijke passeervak is op dit moment ongeveer 47 m + NAP. Bij de aanleg van het zuidelijke passeervak wordt de kanaaldijk op 46 m + NAP aangelegd om het ruimtebeslag van de dijk te kunnen beperken. De tekst van het Ontwerp-Tracébesluit hierover is onjuist en zal in het Tracébesluit worden gecorrigeerd.*

*In het MER Verbreding Julianakanaal is de geluidshinder als gevolg van de scheepvaart onderzocht. Hieruit blijkt dat het geluidsniveau in de toekomst in alle alternatieven toeneemt omdat er meer schepen het kanaal zullen passeren. In het MER is inzichtelijk gemaakt wat het niveau van geluidshinder van de verschillende alternatieven is ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Voor het verkeersmanagement-alternatief geldt dat ter hoogte van het zuidelijke passeervak de geluidsbelasting iets toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dit wordt vooral veroorzaakt door het feit dat de schepen ter hoogte van de passeervakken langzamer varen en het geluidsbelasting daardoor langer duurt.*

*Ter hoogte van de Geulduiker ligt op dit moment al een stukje van de kanaaldijk op 46.00 + NAP. Dit levert geen ongewenste of gevaarlijke situaties op bij hoogwater van de rivier de Maas, er stroomt geen Maaswater in het kanaal. Het normale kanaalpeil is 44.05 m + NAP terwijl het maximale kanaalpeil ca. 44.20 m. + NAP bedraagt.*

## 6. Scheepvaart

### 6.1 Wachttijden

#### Indieners: 1, 38

Indieners stellen dat de concurrentiepositie van de scheepvaart niet optimaal zal verbeteren. De scheepvaart zal hinder ondervinden van wachttijden in de passeervakken Noord en Zuid. Een van de indieners heeft een schip van 86 m en kan nu zonder oponthoud varen, maar is bang dat dit in het geding komt en dat de 'just in time planning' niet meer kan worden nagekomen door de passeerstroken. Indieners stellen dat net als de wegen ook de vaarwegen verstopt zullen raken.

*Er is een analyse uitgevoerd naar de te verwachten wachttijden voor de alternatieven uit de MER studie. Hoewel in alle alternatieven de bocht bij Elsloo wordt verbreed, blijft dit een punt waar de grootste schepen op elkaar moeten wachten. De wachttijden die ontstaan komen voor een groot deel voort uit dit deel van het traject. De invloed op de wachttijden van passeervakken in plaats van een volledige verbreding is uiteindelijk gering omdat toch gewacht moet worden voor de bocht van Elsloo. Bij de volledige verbrede varianten zal de vaarweg onder de bruggen slechts beperkt verbreed kunnen worden waardoor in deze varianten het verkeer daar ook nog enig oponthoud blijft ondervinden. Uit de analyse komt niet naar voren dat er van verstopping sprake zal zijn, zelfs niet in het hoogste scenario.*

#### Indiener: 4, 54

Indieners stellen dat verbreding van kanaal niet verkeerd is, maar dat gebruik maken van passeervakken niet werkt omdat er lange wachttijden ontstaan. Dan is het volgens indieners beter om de huidige situatie te laten bestaan. Indieners stellen dat dit alternatief de kleinere schepen meer dan een paar minuten kost, zoals gesteld in het rapport. De gemiddelde passeertijd neemt met enkele minuten toe ten opzichte van de autonome ontwikkeling, maar het wordt wel mogelijk om Vb-klasse schepen te accommoderen.

*Bij het laten bestaan van de huidige situatie is er geen klasse Vb scheepvaart mogelijk en wordt niet aan de doelstelling voldaan. Met de voorgestelde variant door verbreding van de bocht bij Elsloo en de aanleg van een tweetaal passeerstroken wordt hier wel aan voldaan. Er is een analyse uitgevoerd naar de te verwachten wachttijden voor de alternatieven uit de MER studie. Hoewel in alle alternatieven de bocht bij Elsloo wordt verbreed, blijft dit een punt waar de grootste schepen op elkaar moeten wachten. De wachttijden die ontstaan komen voor een groot deel voort uit dit deel van het traject. De invloed op de wachttijden van passeervakken in plaats van een volledige verbreding is uiteindelijk gering omdat toch gewacht moet worden voor de bocht van Elsloo. Bij de volledige verbrede varianten zal de vaarweg onder de bruggen slechts beperkt verbreed kunnen worden waardoor in deze varianten het verkeer daar ook nog enig oponthoud blijft ondervinden.*

#### Indiener: 11

Bij sluis Heumen is momenteel ook sprake van eenrichtingsverkeer en dit zorgt hier voor oponthoud. Indiener verwacht dezelfde situatie voor de passeervakken.

*De situatie bij Heumen is niet te vergelijken met de situatie van het Julianakanaal na aanleg van de passeerstroken en de bochtverbreding. Bij Heumen is sprake van een gereguleerde situatie voor alle schepen, voor het Julianakanaal zal een regulering alleen voor een deel van de vloot gelden. Er is een analyse uitgevoerd naar de te verwachten wachttijden voor de alternatieven uit de MER studie. Hoewel in alle alternatieven de bocht bij Elsloo wordt verbreed, blijft dit een punt waar de grootste schepen op elkaar moeten wachten. De wachttijden die ontstaan komen voor een groot deel voort uit dit deel van het traject. De invloed op de wachttijden van passeervakken in plaats van een volledige verbreding is uiteindelijk gering omdat toch gewacht moet worden voor de bocht van Elsloo. Bij de volledige verbrede varianten zal de vaarweg onder de bruggen slechts beperkt verbreed kunnen worden waardoor in deze varianten het verkeer daar ook nog enig oponthoud blijft ondervinden.*

**Indiener: 15**

Indiener stelt dat de verbreding en de passeerstroken Limmel-Elsloo zeer gewenst zijn door de schepen die er nu varen. Indiener stelt dat de afmetingen dus niet worden verruimd tot 190 \* 11,80. De schepen van 110 \* 11,40 \* 3,00 zorgen al voor oponthoud voor kleinere schepen. Het mogelijk maken van grotere scheepvaart moet niet ten koste gaan van de reguliere vaart.

*Wanneer de aanpassingen wel worden uitgevoerd zonder dat er grotere schepen worden toegelaten wordt niet aan de projectdoelstelling voldaan, er is dan geen sprake van een internationale verbinding van klasse Vb. Uit de analyses welke zijn gedaan om het oponthoud in beeld te krijgen kwam overigens niet naar voren dat het oponthoud voor kleine schepen sterk toe zou nemen.*

**Indiener: 37**

Indiener komt tot de conclusie dat het plan niet kan worden gesteund. Het voorstel betekent dat het overgrote deel van het Julianakanaal niet kan worden verbreed, met uitzondering van een tweetal passeervakken. Volgens indiener betekent dit de introductie van eenrichtingsverkeer voor grote schepen en tweebaksduwvaart op een doorgaande internationale scheepvaartverbinding. Indiener kan hier niet mee akkoord gaan.

*Er zal geen sprake zijn van introductie van eenrichtingsverkeer. Er zijn immers te allen tijde vaarbewegingen in beide richtingen mogelijk. Alleen zullen in bepaalde situaties schepen moeten wachten in de passeervakken. Volgens simulaties met het toekomstige scheepvaartverkeer heeft dit weinig impact op de gemiddelde passeertijd.*

**6.2 Volledige verbreding****Indieners: 5, 8, 9, 10, 12, 37, 42**

Indieners maken bezwaar tegen het passeervakken-alternatief met verkeersmanagement. Dit alternatief brengt teveel risico's met zich mee en leidt tot langere wachttijden voor de scheepvaart. Indieners ondersteunen het voorstel van de KSV Schuttevaer voor algehele verbreding van het kanaal. Een van de indieners stelt een verruiming in fasen voor, die mede afhankelijk wordt gemaakt van het aantal toegelaten tweebaksduwstellen. Het verruimen van de bocht bij Elsloo is voor indieners een cruciaal onderdeel. Naar mening van indieners kan tweebaksduwvaart pas volledig worden toegelaten nadat het kanaal over de gehele lengte is verbreed.

*Om het Julianakanaal geschikt te maken voor klasse Vb vaart zijn aanpassingen noodzakelijk. Gezien de prognoses worden echter voorlopig slechts zeer beperkte aantallen klasse Vb schepen verwacht. Deze geringe aantallen geven de mogelijkheid voor een oplossing met passeervakken, waarbij de impact op de omgeving relatief gering is ten opzichte van ingrepen over de volle kanaallengte. Bovendien is een dergelijke oplossing aanzienlijk minder kostbaar. De aanleg van de passeervakken staat een eventuele latere verbreding van het kanaal niet in de weg. Ter plaatse van de passeervakken zou de benodigde breedte dan al aanwezig zijn.*

**Indieners: 7, 11, 21, 22, 23**

Indieners zijn het niet eens met de plannen om passeerplaatsen te realiseren tussen Stein en Maastricht. De wachttijden voor de scheepvaart worden te lang. Indieners verwachten ook problemen in de toekomst gezien het feit dat de schepen steeds groter worden en er meer schepen gebouwd worden. Indieners zien meer in het plan om een damwand te slaan en het hele kanaal tussen Stein en Maastricht te verbreden. Om de damwanden landschappelijk in te passen oppert een van de indieners dat achter de damwand riet kan worden geplaatst voor flora en fauna (zoals bij Pr. Margrietkanaal, Twentekanaal). Indieners stellen dat de dijk niet verlegd hoeft te worden en er ontstaat wel een breder kanaal. Schepen lopen dan ook niet het risico langs de stenen te schuren. Het resultaat is een goed kanaal voor de toekomst en haar omwonenden.

*Om het Julianakanaal geschikt te maken voor klasse Vb vaart zijn aanpassingen noodzakelijk. Gezien de prognoses worden echter voorlopig slechts zeer beperkte aantallen klasse Vb schepen verwacht. Deze geringe aantallen geven de mogelijkheid voor een oplossing met passeervakken, waarbij de impact op de omgeving relatief gering is ten opzichte van ingrepen over de volle kanaallengte. Bovendien is een dergelijke oplossing aanzienlijk minder kostbaar. De aanleg van de passeervakken staat een eventuele latere verbreding van het kanaal niet in de weg. Ter plaatse van de passeervakken zou de benodigde breedte dan al aanwezig zijn. Een extra complicatie bij een verbreding van het kanaal over de volle lengte met damwanden is dat er dan wel een verbreding plaats kan vinden maar niet tot een breedte welke eigenlijk nagestreefd zou moeten worden. Ook zullen de damwanden, doordat deze diep in de bodem steken, een forse invloed hebben op de grondwaterstanden omdat dit op veel plaatsen onder het kanaal doorstroomt. Dit geeft verschillende problemen ten aanzien van aangrenzende natuurgebieden.*

**Indiener: 37**

Voorop staat dat indiener geen genoegen kan nemen met de introductie van eenrichtingsverkeer voor grote schepen en tweebaksduwvaart op een grote doorgaande internationale vaarweg. Indiener stelt dat het Julianakanaal in de huidige situatie een relatief smal en kwetsbaar kanaal is. Door aanleg van de Seine-Nord verbinding in Frankrijk en aanvullende, geplande verruiming in Wallonië, Vlaanderen en Nederland ontstaat een netwerk van grootscheepsvaarwater waarbij het Julianakanaal niet als zwakste schakel mag gaan fungeren.

*Er zal geen sprake zijn van introductie van eenrichtingsverkeer. Er zijn immers te allen tijde vaarbewegingen in beide richtingen mogelijk. Alleen zullen in bepaalde situaties schepen moeten wachten in de passeervakken. Het kanaal is smal, maar is daarmee nog niet kwetsbaarder dan andere kanalen als volgens de voorschriften en met verkeersgeleiding gevaren wordt. In de prognoses is rekening gehouden met de ontwikkelingen van de omliggende vaarwegen. Overigens zal ook na het geschikt maken van het kanaal (en daarmee de Maasroute) voor klasse Vb vaart dit nog steeds een vaarwater blijven voor kleinere schepen dan de aanliggende vaarwegen als het Albertkanaal en de Waal, groter dan klasse Vb.*

**Indiener: 37**

Indiener kan geen goede argumenten anders dan financiële vinden, die de conclusie rechtvaardigen om van gehele verruiming af te zien. Indiener acht een verruiming van het gehele Julianakanaal noodzakelijk. Indiener stelt de vraag of het voldoende is om de verbreding uit te voeren door dijkverplaatsing aan een zijde van het kanaal. Is dit niet afhankelijk van de vraag of voor de andere zijde van het kanaal een bedrijfszekerheid van meer dan 50 jaar kan worden gegarandeerd. Indiener verzoekt om nader overleg over de feitelijke uitvoering van de verbreding.

*Er is momenteel geen voornemen om één van beide oevers te vernieuwen, althans niet over de gehele lengte van het kanaal. Overigens worden de kanaaldijken, ook buiten de geplande passeervakken, aan een onderzoek onderworpen om de huidige toestand ervan scherper in beeld te krijgen. In algemene zin is het natuurlijk wel zo dat een grondlichaam nou niet direct een 'einde levensduur' kent vergelijkbaar met meer complexe kunstwerken met tal van materiaalsoorten, bewegende onderdelen en bedienings- en aansturingsinstallaties. Voor wat betreft de keuze voor de passeerstroken variant in plaats van een volledige verbreding geldt dat de prognoses voorlopig slechts zeer beperkte aantallen klasse Vb schepen laten zien. Deze geringe aantallen geven de mogelijkheid voor een oplossing met passeervakken, waarbij de impact op de omgeving relatief gering is ten opzichte van ingrepen over de volle kanaallengte. Bovendien is een dergelijke oplossing aanzienlijk minder kostbaar. De aanleg van de passeervakken staat een eventuele latere verbreding van het kanaal niet in de weg. Ter plaatse van de passeervakken zou de benodigde breedte dan al aanwezig zijn. Dit onderwerp wordt besproken tijdens het reguliere overleg met de vertegenwoordiger van de vaarweggebruikers.*

**Indiener: 41**

Indiener vindt dat kanaal volledig geschikt moet worden gemaakt voor schepen en koppilverbanden van minimaal 190 \* 11,45 \* 3,00/50. Indiener stelt dat de huidige plannen geen optie zijn omdat er een opeenhoping van schepen aan de sluisen ontstaat. Dit is geen veilige situatie. Er moet dan in een passeerstrook gewacht worden op de tegenvaart. Schepen moeten zich of drijvende houden of vast maken. Dit laatste heeft tot gevolg dat de tegenvaart extra langzaam moet varen omdat ze anders de wachtende schepen 'los' varen.

*Er is een analyse uitgevoerd naar de te verwachten wachttijden. De sluisen zijn in deze analyse meegenomen maar lieten geen opeenhoping van schepen op deze locaties zien. Overigens zal bij verlenging van een sluisenkolk bij Born, Maasbracht en Heel en de nieuwe sluis bij Ternaaien meer schutcapaciteit ontstaan ten opzichte van de huidige situatie. De gunning van de kolkverlengingen van Born, Maasbracht en Heel heeft plaatsgevonden. Het passeren ter plaatse van de passeerstroken is door beroepsschippers getest op de scheepssimulatoren van het MARIN/MSCN in Wageningen. Ook de zuigende effecten tussen schepen onderling en hinder door boegschroefwater van de tegenvaart is hierin meegenomen. Hoewel het effect tijdens sommige proefvaarten door de schippers wel gemerkt werd leidde dit niet tot lastig beheersbare situaties. Het varen met een leeg éénbaksduwstel, zonder boegschroef, met wind werd als het lastigst ervaren.*

**6.3 Veiligheid****Indiener: 15**

Indiener vraagt of er ook aandacht is voor afspraken over communicatie met buitenlandse schippers. Vooral bij slecht zicht is goede communicatie belangrijk.

*Voor de communicatie in de binnenvaart geldt de communicatie regeling binnenvaart. De exacte invulling van de communicatie bij het verkeersmanagement zal in een later stadium worden bepaald.*

**Indiener: 16**

Indiener stelt dat kleinere schepen mogelijk niet verplicht zijn om scheepvaart met maximum afmetingen in de passeervakken te ontmoeten. Deze grotere schepen worden dan toegelaten in de niet-verruimde kanaalvakken. Indiener stelt dat dit gevaren kan opleveren. De kleinere schepen zijn kwetsbaarder en inhaalmanoeuvres zijn praktisch onuitvoerbaar vanwege de grote zuiging en de kolkende schroefwaterbeweging. Het niet kunnen inhalen levert een groot tijdverlies op.

*De verwachting is dat het aandeel grote schepen van klasse IV en V steeds groter wordt, ook wanneer het kanaal niet verruimd zal worden. Dat het inhalen van deze schepen door kleinere schepen moeilijk of niet mogelijk is, is bekend en zal inderdaad enig oponthoud geven. Met behulp van simulaties op de scheepssimulatoren van het MARIN/MSCN in Wageningen is ervaring opgedaan met het gedrag van de 2-baks duwvaart op het kanaal. Omdat deze duwstellen vanuit de beheerder eisen opgelegd zullen krijgen ten aanzien van de bestuurbaarheid (boegschroeven), is het vaargedrag nautisch gunstiger dan het gedrag van de 1-baks duwcombinaties welke nu al varen op het Julianakanaal. Het wordt hiermee dan ook niet minder veilig.*

**Indiener: 16**

Indiener stelt dat de gevaarlijkste situatie ontstaat bij sterkere stroming op de Maas bij in- en uitvaren van het kanaal en bij de sluis Limmel/Borgharen en het doorvaren van de St. Servaasbrug. Het monument kan zwaar beschadigd worden. Dit alles levert risico's op voor milieu en bevolking.

*De in- en uitvaart van het Julianakanaal bij de Maas is geen onderdeel van dit Tracébesluit. In een ander kader zal hier aandacht aan worden geschonken.*

**Indieners: 17, 21, 37, 42, 43, 50**

Indieners vinden het toelaten van 190 \* 12 \* 3,5 schepen met enkel 2 passeerstroken en verkeersmanagement (VHF kanaal) onacceptabel. Indieners stellen dat het kanaal nu al te klein is voor de huidige toegestane afmeting schepen. Volgens indieners vergroot de aanleg van passeerstroken de kans op aanvaringen in het kanaal. Een aantal indieners heeft zelf schepen van 110 m die al groot zijn voor de huidige situatie. Indieners stellen dat de situatie tussen de passeerstroken onverantwoord smal is.

*Met behulp van simulaties op de scheepssimulatoren van het MARIN/MSCN in Wageningen is ervaring opgedaan met het gedrag van de 2-baks duwvaart op het kanaal. Omdat deze duwstellen vanuit de beheerder eisen opgelegd zullen krijgen ten aanzien van de bestuurbaarheid (boegschroeven), is het vaargedrag nautisch gunstiger dan het gedrag van de 1-baks duwcombinaties welke nu al varen op het Julianakanaal. Het wordt dan ook niet minder veilig in de toekomstige situatie. De huidige situatie wordt door de beheerder als veilig beoordeeld. Er vinden ook weinig scheepsongevallen plaats.*

**Indiener: 38**

Indiener heeft bezwaren tegen het toelaten van grotere schepen en passeerstroken in het kanaal. Indiener voorziet problemen met de communicatie tussen en met internationale schepen. Indiener is bang voor aanvaringen door miscommunicatie (twee schepen in kanaal of passeervak) en stelt dat de gevolgen niet te overzien zijn bij transport met gevaarlijke stoffen, mede vanwege de bewoning langs het kanaal.

*De exacte invulling van de wijze van verkeersmanagement zal in een later stadium worden bepaald. De aanleg van de passeerstroken staat gepland in 2014. Omdat de ontwikkeling in communicatiesystemen erg snel gaat, is besloten dit niet nu exact in te vullen. De communicatie met buitenlandse schippers zal een belangrijk aandachtspunt hierin vormen. Voor het transport van gevaarlijke stoffen wordt in de prognoses wel een groei verwacht, ongeacht de wijze van kanaalaanpassing. Het beleid is er op gericht dit zoveel mogelijk over het water te laten plaatsvinden, omdat dit een relatief zeer veilige transportwijze is. Deze toename vertaalt zich niet direct door in een evenredig grotere ongevalskans, omdat door de schaalvergroting in de scheepvaart het aantal scheepsbewegingen minder dan evenredig zal toenemen. De risico's voor omwonenden in deze worden kleiner door het in toenemende mate vervangen van enkelwandige door dubbelwandige tankers. In de beoordeling van de varianten in de MER is verkeersmanagement voor externe veiligheid (risico's door het transport van gevaarlijke stoffen) hetzelfde gewaardeerd als de autonome situatie wat er op neerkomt dat risicocontour (10-6) nog binnen de vaarweg zelf ligt. Huizen langs het kanaal vallen dus buiten deze contour.*

**Indiener: 40**

Indiener vindt passeerstroken op het Julianakanaal een slecht plan. De veiligheid wordt uit het oog verloren. Indiener denkt dat grote schepen niet wijken voor kleinere schepen. Bij het passeren van een groot schip is de waterverplaatsing zo groot dat een kleiner schip bij passeren weggedrukt en weggezet wordt. Hiervoor is in het kanaal geen ruimte, het profiel is te klein. Kleinere schepen ondervinden dan direct en indirect schade door het toelaten van grotere schepen. Indiener maakt hiertegen bezwaar. Indiener stelt dat er een fatsoenlijk kanaal moet worden aangelegd voordat grotere schepen toegelaten worden.

*Met behulp van simulaties op de scheepssimulatoren van het MARIN/MSCN in Wageningen is ervaring opgedaan met het gedrag van de 2-baks duwvaart op het kanaal. Omdat deze duwstellen vanuit de beheerder eisen opgelegd zullen krijgen ten aanzien van de bestuurbaarheid (boegschroeven), is het vaargedrag nautisch gunstiger dan het gedrag van de 1-baks duwcombinaties welke nu al varen op het Julianakanaal. Het wordt dan ook niet minder veilig in de toekomstige situatie. De huidige situatie wordt door de beheerder als veilig beoordeeld. Er vinden ook weinig scheepsongevallen plaats. Zowel in de huidige situatie als in de toekomstige situatie zullen schepen goed rekening met elkaar moeten houden bij ontmoetingen en eventuele ophoopmanoeuvres. Bij de verdere invulling van het verkeersmanagement en het toelatingsbeleid, welke in een later stadium plaatsvinden, zal rekening worden gehouden met de beperkingen van de vaarweg.*

**Indieners: 43, 50**

Er worden proeven genomen tijdens goede weersomstandigheden. Indieners stellen voor om deze ook uit te voeren bij nacht, mist of slecht weer. Dit zijn de risicosituaties. Indieners spreken uit ervaring dat het passeren van schepen van 110 \* 11,40 m in de huidige situatie problemen oplevert. Zeker als deze schepen onbekend zijn op het traject. In het donker maken deze schepen vaak gebruik van schijnwerpers waardoor het tegenliggende en passerende verkeer verblind wordt. Volgens indieners blijkt hieruit dat men moeite heeft met de scheiding water en oever, ook met radarapparatuur. Indieners hebben geen bezwaar tegen gehele verbreding van het Julianakanaal zodat ook grotere schepen elkaar veilig kunnen passeren.

Het gebruik van de vaarweg onder extreme omstandigheden is in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van de gebruiker; zoals voor alle vaarwegen geldt. Het passeren ter plaatse van de passeerstroken en de doorvaart van bocht Elsloo is getest op de scheepssimulatoren van het MARIN/MSCN in Wageningen. Beroepsschippers hebben hier in feite proefgevaren op het toekomstige kanaal in een nagebootste omgeving. De maatgevende condities hiervoor zijn na een zorgvuldige afweging tot stand gekomen. De simulaties hebben plaatsgevonden onder condities met een stevige wind en maximale afvoer door het kanaal waarbij de stroming overigens nooit echt sterk wordt. Er is gevaren op de simulator met zowel geladen als ongeladen tweebaksduwstellen met boegschroef, gecombineerd met geladen en ongeladen 1-baks duwstellen zonder boegschroef.

**Indiener: 50**

Indiener stelt dat wat toelating van Vb schepen voor de rest van het kanaal betekent, niet is onderzocht. Zo is niet onderzocht hoe klasse Vb het Julianakanaal bij Limmel moet in en uitvaren. Volgens indiener hebben klasse Va of kleinere schepen bij hogere rivierstand hier zelfs al problemen.

*Sluis Limmel maakt geen onderdeel uit van dit Tracébesluit. In dit besluit wordt het Julianakanaal tussen kanaalkilometer 2.900 en 12.000 geregeld. De aanpassing van sluis Limmel is opgenomen in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute (2002). In dat kader is reeds onderzoek gedaan naar de in- en uitvaart van sluis Limmel met grote schepen, tot klasse Vb.*

**6.4 Bruggen****Indiener: 31**

Bij nieuwbouw van bruggen geldt als uitgangspunt dat geen hindernis mag worden gecreëerd voor 4-laagse containervaart in de toekomst. Indiener vraagt zich af welke gevolgen dit kan hebben voor de twee bruggen over het Julianakanaal (Rijksmonumenten) die zich binnen de gemeente Meerssen bevinden en de nog te realiseren (natuur)verbinding tussen het Grensmaasgebied en het Geuldal. Indiener wil deze laatste graag verwezenlijken.

*Verhoging van de bruggen wordt niet in het Tracébesluit genoemd. Overigens zijn er op dit moment geen plannen om de bruggen op het traject Limmel-Elsloo te vervangen of te verhogen.*

## 6.5 Prognoses

### Indiener: 36

Het lijkt indiener, gezien de prognoses van de hoeveelheid schepen, niet nodig om het Julianakanaal te verbreden.

*Om het kanaal, als onderdeel van het internationale vaarwegenstelsel, niet tot beperkend element te laten worden dient het geschikt te zijn voor klasse Vb scheepvaart. Hiervoor dient het kanaal aangepast te worden.*

### Indiener: 37

Er is op dit moment sprake van een dynamische ontwikkeling in de schaalgrootte van de scheepvaart met daaraan verbonden kansen voor het afwikkelen van een groter aandeel via de vaarwegen. Volgens oordeel van indiener zijn de mogelijkheden hiertoe groter dan waar op grond van de gehanteerde prognoses van wordt uitgegaan.

Volgens indiener is geen rekening gehouden met het feit dat de haven van Rotterdam 5% meer vervoer over water wil afwikkelen. Hetzelfde geldt voor de 52 miljoen ton grind die de komende jaren in de Grensmaas zal worden gewonnen, hetgeen een extra afvoer van 5 miljoen ton per jaar oplevert.

*De prognoses zoals gehanteerd voor dit Tracébesluit zijn gebaseerd op de Welvaart en Leefomgeving scenario's (WLO scenario's) zoals gezamenlijk uitgebracht door het Centraal Planbureau (CPB), het Ruimtelijk Planbureau (RPB) en het Natuur en Milieu Planbureau (NMP). Hier bovenop is een vertaalslag gemaakt naar regionale ontwikkelingen.*

*De ontwikkelingen in de zand- en grind sector zijn hierin meegenomen.*

### Indiener: 44

De aanpassing van het Julianakanaal is bedoeld om ruimte te creëren voor klasse Vb en drielaagscontainervaart. Indiener stelt dat aan het Ontwerp prognoses ten grondslag liggen, maar dat prognoses over de voor dit traject-gedeelte relevante scheepvaartbewegingen ontbreken. Volgens indiener is dit met het oog op de toekomstige beperkingen (gedeeltelijke verbreding en handhaven bruggen bij IJteren, Bunde en Geulle) voor een afgewogen oordeel over nut en noodzaak onontbeerlijk.

*Ook voor het relevante traject zijn scheepvaartbewegingen afgeleid op basis van de prognoses voor de Maasroute. Deze gegevens waren onder andere noodzakelijk om de scheepvaartverkeerssimulatie uit te voeren om de passeertijden en wachttijden op dit traject te kunnen bepalen.*

## 6.6 Overige

### Indiener: 37

Indiener juicht in hoge mate de verruiming van de Maasroute toe en is niet gebaat bij vertragingen in de besluitvorming.

*Uw reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.*

## 7. Infrastructuur

### Indiener: 31

In het Ontwerp-Tracébesluit is opgenomen dat indien bij realisatie van maatregelen bestaande infrastructuur tijdelijk of blijvend wordt verwijderd of doorgesneden, maatregelen worden getroffen om deze te herstellen. Indiener vraagt zich af wat het woord 'blijvend' betekent. Indiener gaat er namelijk van uit dat de Haertelsteinveldweg (ten westen en parallel aan kanaal) wellicht een aantal meters verplaatst wordt, maar in zijn oorspronkelijke vorm gehandhaafd blijft.

*Het uitgangspunt van de indiener is juist. De Haertelsteinveldweg zal samen met de kanaaldijk worden opgeschoven in westelijke richting. Het verschil tussen 'blijvend' en 'tijdelijk' is in het Ontwerp-Tracébesluit gebruikt om aan te geven dat een deel van de infrastructuur blijvend wordt verplaatst zoals de Haertelsteinveldweg en een deel tijdelijk wordt omgelegd tijdens de werkzaamheden aan de kanaaldijk.*

### Indiener: 44

In het Ontwerp-Tracébesluit wordt gezegd dat bestaande infrastructuur wordt hersteld. In tegenstelling tot het noordelijke passeervak wordt voor het zuidelijke passeervak het terugleggen van de/een weg onderlangs de voet van de dijk niet expliciet vermeld. Indiener dringt er op aan dat ook hier de bestaande toestand wordt hersteld met een maximale breedte van 2,60m en een beperkt aantal passeerplaatsen om sluijverkeer te voorkomen.

*Ook de weg langs het zuidelijke passeervak zal na verlegging van de dijk worden hersteld. De lay-out van de weg zal na verlegging dezelfde zijn als in de huidige situatie. De verlegging van de weg zal in het Tracébesluit expliciet worden opgenomen.*

### Indiener: 44, 48

Indiener stellen dat het bestaande fiets-/inspectiepad op de oude dijk slecht onderhouden en te smal is. Zij dringen aan op het herstel van het bestaande fietspad op de kruin van de dijk met voldoende breedte om de veiligheid te verzekeren.

*Het bestaande pad op de kanaaldijk is geen fietspad maar een inspectiepad van Rijkswaterstaat. Het wordt echter wel als fietspad gebruikt. Het verbeteren of aanleggen van fietspaden valt buiten de reikwijdte van het Maasrouteproject. In het Ontwerp-Tracébesluit wordt gezegd dat alle bestaande infrastructuur na uitvoering van de kanaalverbreding wordt hersteld. Dit betekent dat het pad op de kanaaldijk na de verlegging van de kanaaldijk in zijn huidige vorm en breedte wordt hersteld.*

### Indiener: 47

Indiener stelt voor er werk van te maken bij de werkzaamheden in Elsloo door a) een voldoende breed fietspad aan te leggen op de westelijke kanaaldijk van Stein tot Berg-Urmond en b) het realiseren van een ecologische verbindingzone onder de Scharbergbrug van de A76 en het meewerken aan de realisatie van een wandel-/fietsstrap tegen de Scharbrug ter bevordering van het recreatieve verkeer. Indiener verzoekt de opmerking mee te nemen in de planvorming en de uitvoering van de werken.

*Het Maasrouteproject heeft als doel de verbetering van de vaarweg voor grotere schepen. In dat kader wordt op het traject Limmel-Elsloo het kanaal op 2 plaatsen verbreed en wordt de bocht bij Elsloo aangepakt. Het verbeteren van fietspaden en het aanleggen van ecologische verbindingzones valt buiten de reikwijdte van het project. Het bestaande beheer- en inspectiepad op de kruin van de kanaaldijk wordt na de verlegging van de dijk in zijn huidige vorm en breedte hersteld.*

## 8. Ecologie

### Indiener: 33

Indiener stelt dat de bochtverruiming ook negatieve effecten oplevert voor de aquatisch-ecologische waarden, vooral door de verticale damwanden in de bochtverruiming. Indiener stelt dat abusievelijk de consequenties van het compensatiebeginsel voor het vervallen van de aquatisch-ecologische waarden niet in hoofdstuk 5 worden beschreven. Volgens indiener dienen de huidige aquatisch-ecologische waarden, effecten van het ruimtebeslag op deze waarden en de compensatiemaatregelen te worden opgenomen in hoofdstuk 5.

*Het kanaal is in zijn huidige vorm ook al erg ongeschikt is voor waterplanten en vissen, er gaan dan ook geen aquatische waarden verloren. Om deze reden is de aquatisch-ecologische component niet beschreven in hoofdstuk 5. Het Julianakanaal heeft primair een functie voor de scheepvaart. Het Julianakanaal is ontworpen om de scheepvaart veilig te kunnen afwikkelen en om die reden is ook gekozen voor een verbreding van de bocht bij Elsloo. Aquatisch-ecologische waarden bevinden zich in de nabij gelegen Grensmaas.*

### Indiener: 33

Indiener stelt voor extra voorzieningen in de passeervakken te realiseren, die de aquatisch-ecologische waarden verbeteren. Te denken valt aan extra ondiepe zones voor waterplanten.

*Verbetering van aquatisch-ecologische waarden maakt geen onderdeel uit van het deelproject Maasroute. Het Maasrouteproject is opgezet voor de verbetering van de scheepvaart. De passeervakken bieden daarnaast onvoldoende ruimte om ondiepe zones voor waterplanten te creëren. Het is vanuit het oogpunt van beperking van het ruimtebeslag niet wenselijk de passeervakken te vergroten ten behoeve van de aquatische-ecologie. Bovendien biedt de nabij gelegen Grensmaas veel meer en betere kansen voor de aquatische-ecologie.*

### Indiener: 52

Indiener maakt bezwaar tegen het toekomstig natuurgebied als dit een afgebakend terrein wordt met koniksparden en Schotse hooglandrunderen. Indiener stelt dat mensen (met of zonder honden) in het gebied moeten kunnen wandelen. Indiener stelt dat mensen niet in gebieden durven te komen waar koniksparden en Schotse hooglandrunderen lopen en dat deze dieren de vegetatie opeten en alleen netels en distels overblijven.

*In het kader van het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III wordt geen natuurgebied aangelegd. Indiener doelt waarschijnlijk op de aanleg van het nabijgelegen Grensmaasgebied dat in de komende jaren zal worden ingericht.*

## 9. Recreatie

### Indiener: 33

Indiener stelt dat de bochtverruiming bij Elsloo negatieve effecten oplevert voor recreatiewaarden, vooral de bereikbaarheid en bevisning van het kanaal.

*Het primaire doel van het Julianakanaal is het mogelijk maken van scheepvaartverkeer parallel aan de ongestuwde, onbevaarbare Grensmaas. De ruimte in bocht Elsloo is beperkt, dat is dan ook de reden dat er gekozen wordt om de bocht te verbreden door middel van damwanden in de bestaande oever van het kanaal. Op deze wijze kan het inspectiepad op de oever behouden blijven. Het realiseren van mogelijkheden voor vissers is geen doel van het Maasrouteproject. De Grensmaas echter, biedt op zeer korte afstand van het Julianakanaal een ruime keus aan vismogelijkheden.*

### Indiener: 33

Indiener stelt dat bij de compenserende maatregelen (hoofdstuk 5) abusievelijk niet de consequenties van het compensatiebeginsel voor het vervallen van de recreatieve mogelijkheden worden beschreven. In paragraaf 3.6 wordt gezegd dat geen netto verlies aan recreatiewaarden mag optreden. Indiener stelt dat de huidige recreatiewaarden, de effecten van het ruimtebeslag van de werkzaamheden op de recreatiewaarden en de maatregelen ter compensatie van de negatieve effecten op de recreatiewaarden moeten worden beschreven (in hoofdstuk 5).

*De consequenties voor recreatie zijn niet expliciet beschreven in hoofdstuk 5, omdat het uitgangspunt is dat alle bestaande voorzieningen na uitvoering van de maatregelen worden hersteld. Permanent verlies aan recreatiewaarden doet zich niet voor. In het MER verbreding Julianakanaal is aandacht besteed aan de gevolgen voor de recreatieve gebruikswaarden tijdens de uitvoering. Uit deze analyse blijkt dat de uitvoering van het verkeersmanagement-alternatief het minste effect heeft op de recreatieve gebruikswaarde; er worden slechts enkele recreatieve fiets- en wandelroutes tijdelijk doorsneden.*

### Indiener: 33

Indiener stelt voor om extra voorzieningen in de passeervakken te realiseren. Deze vergroten de toegankelijkheid en bevisbaarheid. Te denken valt onder andere aan parkeermogelijkheden, taludtrappen en inspectiepad/ontsluitingspad op de kruin van de dijk.

*Het realiseren van extra voorzieningen ten behoeve van de recreatie visserij maakt geen onderdeel uit van de plannen. De bestaande infrastructuur op en rond de kanaaldijken wordt in de nieuwe situatie, na verlegging van de kanaaldijk, hersteld maar er worden geen nieuwe voorzieningen gecreëerd.*

### Indiener: 49

Indiener stelt dat de paden aan weerszijden langs het kanaal de enige plekken voor fietsers zijn om te kunnen genieten van de rust. Indiener is tegen de verbreding omdat deze de rust daar verstoort.

*Het bestaande pad op de kanaaldijk is geen fietspad maar een onderhoudspad van Rijkswaterstaat. Het wordt echter wel als fietspad gebruikt. In het Ontwerp-Tracébesluit is aangegeven dat alle bestaande infrastructuur na uitvoering van de kanaalverbreding wordt hersteld. Dit betekent dat het pad op de kanaaldijk na de verlegging van de kanaaldijk in zijn huidige vorm en breedte wordt hersteld. Tijdens de uitvoering zal het onderhoudspad enige tijd niet begaanbaar zijn. De fietsers kunnen in deze periode van de overige infrastructuur gebruik maken.*

## 10. Hinder

### Indiener: 1

Indiener verwacht tijdens werkzaamheden overlast van vrachtverkeer voor omwonenden. In het Ontwerp-Tracébesluit wordt hier slechts minimaal aandacht aan gegeven.

*Uitgangspunt is dat de aan- en afvoer van materialen zoveel mogelijk over het water plaatsvindt. Over de exacte wijze van uitvoering wordt u te zijner tijd geïnformeerd wanneer de uitvoeringsvergunningen worden aangevraagd. Op dat moment kunt u nog reageren op de wijze waarop de ingrepen worden uitgevoerd.*

### Indiener: 35

Indiener stelt dat het plaatsen van de damwand aan de westelijke zijde van het kanaal tussen Elsloo en Meers voor hinder voor het plaatselijke verkeer tussen de beide kernen van de gemeente Stein zorgt. Indiener vraagt aandacht voor planning en uitvoering om deze overlast tot een minimum te beperken.

*De weg tussen de brug bij Elsloo en Meers wordt niet verlegd. De weg langs de westzijde van het kanaal wordt alleen tussen kanaalkilometer 9.920 en 10.150 enkele meters in westelijke richting verplaatst. Wel is de weg tussen kanaalkilometer 10.400 en 11.700 aangemerkt als tijdelijk ruimtebeslag. Dit betekent dat het verkeer tijdens de verbredingswerkzaamheden enige hinder zal ondervinden. Echter de verbinding tussen Elsloo en Meers blijft gedurende de uitvoeringsperiode voor het wegverkeer bereikbaar.*

### Indiener: 35

Indiener stelt dat het hydraulisch slaan van de damwand voor omwonenden en voor flora en fauna overlast en mogelijk structurele beschadigingen kan veroorzaken.

*Uitgangspunt voor de uitvoering is dat de hinder zoveel mogelijk beperkt moet worden. De exacte wijze van uitvoering is op dit moment nog niet duidelijk. Dit wordt bepaald door de aannemer die ook de nodige uitvoeringsvergunningen zal aanvragen. In het kader van deze vergunningverlening is de gelegenheid om zienswijzen in te dienen op de uitvoeringswijze. Rijkswaterstaat Maaswerken zal in het contract met de aannemer opnemen dat het slaan of intrillen van damwanden binnen de gestelde vergunningsvoorwaarden moet plaatsvinden.*

### Indiener: 35

Door de werkzaamheden zal het terrein nabij Elsloo, dat gebruikt wordt voor motorcross en popfestival, in het geding komen. Indiener vraagt of hierover contact is geweest met gebruikers, eigenaren en de gemeente Stein.

*Het terrein nabij Elsloo, dat gebruikt wordt voor motorcross en popfestival is gelegen aan de westzijde van het Julianakanaal tussen het kanaal en de Grensmaas. Het motorcrossterrein 't Oud Vaer' wordt door de kanaalverbreding niet beïnvloed. Voor het terrein waar jaarlijks een popfestival wordt georganiseerd, geldt dat de weg langs de westzijde van het kanaal tussen kanaalkilometer 9.920 en 10.150 circa 4 m in westelijke richting wordt verplaatst. Dit betekent dat een strook van circa 4 meter breed van het huidige festivalterrein verloren gaat. Daarnaast is een deel van het terrein aangemerkt als tijdelijk ruimtebeslag. Dit betekent dat dit terrein tijdens de uitvoering van de werkzaamheden nodig is, maar daarna zijn oorspronkelijke bestemming terug kan krijgen. Het gedeelte van het terrein dat nodig is tijdens de uitvoering omvat de ingang van het terrein en de strook gras tussen de westelijke kanaaldijk en de weg die over het terrein loopt. Bij de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit heeft overleg plaatsgevonden met de gemeente Stein over de geplande ingrepen langs het Julianakanaal.*

**Indiener: 37**

Indiener stelt dat de verruiming van de Maas goede mogelijkheden biedt voor de groei van het goederenvervoer over water. Indiener vraagt zich hierbij wel af of de werkzaamheden aan de vaarweg niet conflicteren met de stijging van het transport over water. Volgens indiener moeten de werkzaamheden zo worden uitgevoerd dat er zo min mogelijk hinder voor de scheepvaart ontstaat en deze normaal kan blijven doorvaren.

*Uitgangspunt is dat het scheepvaartverkeer doorgang kan vinden tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan het Julianakanaal. Het is echter niet uit te sluiten dat het scheepvaartverkeer enige hinder zal ondervinden tijdens de aanleg van de passeervakken en de verbreding van de bocht bij Elsloo.*

## 11. Overige gevolgen

### Indiener: 33

Indiener vraagt extra aandacht voor het afdichten van de kanaalbodem. Voorkomen moet worden dat door werkzaamheden aan het kanaal grote lekverliezen ontstaan die gevolgen hebben voor de waterverdeling met de Grensmaas. In drogere perioden, tijdens en na werkzaamheden, dient de minimale afvoer van de Grensmaas gegarandeerd te blijven. Indiener stelt als aanvullende beheermaatregel voor om het terugpompen van schutwater eerder of frequenter in te zetten om mogelijke watertekorten te voorkomen dan wel te compenseren.

*Uitgangspunt is dat de waterverdeling tussen de Grensmaas en de kanalen niet wordt gewijzigd tijdens de uitvoering van de ingrepen langs het Julianakanaal. Voorts wordt in het contract met de aannemer die het werk gaat uitvoeren opgenomen dat de lekverliezen beperkt moeten worden. De minimale afvoer op de Grensmaas mag niet in het geding komen.*

### Indiener: 35

Indiener stelt dat de damwand na de uitvoering circa 2 m boven het wateroppervlak uitsteekt. Dit is optisch zeer storend in het de omgeving. Volgens indiener dient er een natuurlijke afwerking plaats te vinden. Indiener stelt dat de damwand een obstakel vormt indien mens of dier door een of andere oorzaak in het water terecht komt.

*In de bocht bij Elsloo is onvoldoende ruimte om de kanaalverbreding uit te voeren door middel van dijkverplaatsing of vergraving van de steilrand. Daarom is voor dit traject gekozen voor een verbreding door middel van damwanden. Om dieren die te water raken de gelegenheid te bieden weer uit het kanaal te komen, worden op regelmatige afstanden Fauna Uittreed Plaatsen (FUP's) aangelegd.*

### Indiener: 35

Indiener vraagt zich af hoe Rijkswaterstaat garandeert dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden geen lekkages ontstaan in de waterdichte bodem van het huidige kanaal.

*Het voorkomen van lekkages vormt een harde randvoorwaarde in het contract met de aannemer die het werk gaat uitvoeren. De aannemer moet in zijn aanpak aannemelijk maken dat de risico's met de voorgestelde uitvoeringsmethoden beheersbaar zijn.*

### Indiener: 35

Indiener stelt dat de verandering van het oorspronkelijke plan (verbreden hele traject), ontstaan op een meedenkavond, een kostenbesparing tot gevolg heeft. Volgens indiener kan deze besparing gedeeltelijk worden ingezet ter verbetering van de fiets-/jaagpaden op de dijk (minimaal op één zijde). De burger kan dan meeprofiten van de inzet van mensen op deze meedenkavond.

*Het Maasrouteproject heeft als doel de verbetering van de vaarweg voor grotere schepen. In dat kader wordt op het traject Limmel-Elsloo het kanaal op 2 plaatsen verbreed en wordt de bocht bij Elsloo aangepakt. Het verbeteren van fietspaden valt buiten de reikwijdte van het project. Het bestaande beheer- en inspectiepad op de kruin van de kanaaldijk wordt na de verlegging van de dijk in zijn huidige vorm en breedte hersteld.*

### Indiener: 44

Het valt indiener op dat in de documenten geen melding wordt gemaakt van eventuele aanwezigheid van slib op de kanaalbodem. In de loop der jaren moet er toch veel slib zijn ingelaten en neergeslagen en volgens indiener is er lang geen onderhoud aan de kanaalbodem uitgevoerd.

*In tegenstelling tot wat indiener beweert, zijn er in 2006 onderhoudsbaggerwerkzaamheden uitgevoerd op het Julianakanaal tussen Limmel en Itteren. Na realisatie van de kanaalverbreding zal de beheerder van het kanaal, net als nu, onderhoud blijven plegen aan de vaarweg en de kunstwerken. Onderhoudswerkzaamheden vormen geen onderdeel van het Tracébesluit.*

**Indiener: 48**

Door aanleg van het passeervak wordt het winterbed ter hoogte van Itteren versmald, waardoor er een opstuwing van 2 mm plaatsvindt. Dit wordt als matig negatief beoordeeld. Compensatie wordt verkregen door uitvoering van proefproject Meers. Indiener betwijfelt of de invloed van het proefproject Meers reikt tot rivierkilometer 21. Indiener stelt enkele jaren geleden te hebben gepleit voor verbreding van het fietspad ter hoogte van Ankersmit BV. Dit is afgewezen vanwege mogelijke stroombelemmering in het winterbed tijdens hoogwater. Na lang aandringen van indiener en gemeente Maastricht, is dit fietspad toch verbreed. Indiener vindt het onbegrijpelijk dat de verbreding van het Julianakanaal niet op dezelfde wijze wordt beoordeeld. Indiener verzoekt de opstuwende werking van de verbreding apart te compenseren, los van het Grensmaasproject. Het traject Meers maakt onderdeel uit van het Grensmaasproject. Dit plan heeft als doel de winning van grind, ontstaan van natuur en hoogwaterbescherming. Het plan is dus niet bedoeld voor de verbreding van het Julianakanaal en is als zodanig ook niet genoemd in het POL.

*De opstuwing van het water in de Grensmaas als gevolg van de aanleg van twee passeervakken in het Julianakanaal komt maximaal op 1,5 mm ter hoogte van Itteren. Dit is in het MER naar boven afgerond. Deze opstuwing kan binnen het kader van het proefproject Meers worden gecompenseerd. Het waterstandseffect van het proefproject Meers werkt bovenstrooms door tot voorbij Borgharen en biedt voldoende ruimte om de circa 2 mm waterstandsstijging als gevolg van de verbreding van het Julianakanaal te kunnen compenseren. Er is gekozen voor compensatie door middel van het proefproject Meers, omdat dit project al geheel is uitgevoerd en daarmee de compensatie ruim voor de uitvoering van de kanaalverbreding is gerealiseerd.*

**Indiener: 48**

Ter hoogte van Itteren bij km 3,3 is een terrein aangegeven met de functie tijdelijk ruimtebeslag. Op dit terrein bevindt zich een wegkruis met een belangrijke cultuur-historische waarde. Indiener neemt aan dat dit belangrijke element in het landschap gehandhaafd blijft. Mocht dit niet het geval zijn, dan wil indiener hier graag over geïnformeerd worden.

*Het wegkruis dat ter hoogte van kanaalkilometer 3,300 langs het kanaal staat, bevindt zich op een terrein dat is aangemerkt als tijdelijk ruimtebeslag. Dit terrein is nodig tijdens de uitvoering, voor de opslag van materieel. Het wegkruis zal daarbij gespaard blijven.*

**Indiener: 50**

Indiener stelt dat bij varen met 3,5 m en met 1,4 m bodemspeling (wat in MER wordt genoemd) alleen kan worden gerealiseerd als het hele traject tussen km 0 en sluis Born wordt uitgebaggerd. De waterdiepte varieert nu tussen 3,5 m en 4,5 m. Er moet dus variërend tussen 1,4 m en 0,4 m worden uitgebaggerd met alle gevolgen voor de stabiliteit van de huidige dijklichamen.

*De aanlegdiepte van het Julianakanaal is 4,9 m, daarmee is Vb-scheepvaart op het gehele traject mogelijk. Wanneer als gevolg van aanslibbing ondieptes zijn ontstaan kan deze baggerspecie worden opgeruimd zonder problemen voor de stabiliteit van de dijken. Na realisatie van de kanaalverbreding zal de beheerder van het kanaal, net als nu, onderhoud blijven plegen aan de vaarweg. Onderhoudswerkzaamheden vormen geen onderdeel van het Tracébesluit.*

**Indiener: 51**

Indiener maakt bezwaar tegen de conclusie opgenomen bij westvariant in "overzicht effecten en effectvergelijking in tabelvorm". Indiener stelt dat effect op ruimtegebruik zeer negatief zou moeten zijn vanwege het wegnemen van ruimte bij hoogwater.

*Met de term ruimtegebruik wordt in het MER bedoeld het gebruik van het gebied voor functies als landbouw, recreatie, woningbouw en kabels en leidingen. Het effect van het west-alternatief op het winterbed van de Grensmaas is weergegeven in het hoofdstuk rivierkunde. Het west-alternatief scoort hier negatief. De totale afweging van de alternatieven laat zien dat het verkeersmanagement-alternatief het minst negatief scoort. Om die reden heeft de staatssecretaris besloten dit alternatief op te nemen in het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III.*

**Indiener: 51**

Indiener maakt bezwaar tegen de conclusie opgenomen bij westvariant in "overzicht effecten en effectvergelijking in tabelvorm". Indiener stelt dat effect op woon- en leefomgeving zeer negatief zou moeten zijn vanwege beperkte ruimte die overblijft tussen Maas en Julianakanaal, dit tast de leefbaarheid aan.

*Het aspect woon- en leefmilieu is in het MER verbreding Julianakanaal uitgewerkt aan de hand van de criteria 'hinder tijdens uitvoering', 'geluidshinder na realisatie' en 'externe veiligheid'. Bij de keuze van de criteria is aangesloten op de criteria die in 1998 ook in de Trajectnota/MER Zandmaas/Maasroute zijn gebruikt. Het west-alternatief scoort voor het aspect woon- en leefmilieu neutraal. De totale afweging van de alternatieven laat zien dat het verkeersmanagement-alternatief het minst negatief scoort. Om die reden heeft de staatssecretaris besloten dit alternatief op te nemen in het Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III.*

## 12. Beheer en onderhoud

### 12.1 Kunstwerken

#### Indiener: 37

Volgens indiener dienen de verruiming en de daarmee verbonden renovaties van de kunstwerken zo te worden uitgevoerd, dat de bedrijfszekerheid de komende vijftig jaar gegarandeerd kan worden. Het aantal stremmingen van kunstwerken op de Maasroute lag afgelopen jaren boven het landelijk gemiddelde, als gevolg van achterstallig onderhoud. Indiener verzoekt twee vliegen in een klap te slaan en bij verruiming tevens het achterstallig onderhoud weg te werken.

*In dit Tracébesluit wordt slechts de Maasroute van Limmel tot Elsloo behandeld. Overigens wordt bij de uitvoering van het Maasrouteproject wel het nodige onderhoud meegenomen, zoals de grote onderhoudsbeurten van de sluiscomplexen Born, Maasbracht en Heel waarvan de aanbesteding inmiddels heeft plaatsgevonden. Ook bij andere ingrepen voor het opwaarderen van de Maasroute wordt gekeken in hoeverre dit efficiënt gecombineerd kan worden met onderhoudswerkzaamheden.*

### 13. Relatie met het Grensmaasproject

**Indiener: 35**

Indiener stelt dat door gebruikmaking van de zogenaamde grindverwerkingsplekken of havens ten behoeve van het Grensmaasproject kosten bespaart en overlast beperkt kan worden.

*Ter plaatse van de verwerkingsbekkens van het Grensmaasproject kan het Julianakanaal pas worden verbreed voor de aanleg van een passeervak, nadat de tijdelijke verwerkingsbekkens ter plaatse weer verdwenen zijn. Dit omdat de diepe ontgronding in het kader van de verwerkingsbekkens zo dicht bij teen van de nieuwe dijk van het Julianakanaal zou komen te liggen (ca. 1 à 2 m) dat de stabiliteit van de dijk ernstig gevaar zou lopen. Nadat de ontgronding is opgevuld met niet-vermarktbaar materiaal zal de ondergrond pas weer voldoende stevig zijn om de stabiliteit van de nieuwe dijk niet in gevaar te brengen. Doel is de uitvoering van de passeervakken in de uitvoering af te stemmen op de planning van het Grensmaasproject, zodat waar mogelijk overlast en kosten kunnen worden bespaard. Dit betekent dat het zuidelijke passeervak op zijn vroegst in 2015/2016 gerealiseerd wordt en het noordelijke passeervak op zijn vroegst in 2017.*

**Indiener: 20**

Indiener stelt dat door gebruikmaking van de zogenaamde grindverwerkingsplekken of havens ten behoeve van het Grensmaasproject kosten bespaart en overlast beperkt kan worden.

*De uitvoeringsperiode voor het Grensmaasproject zal in het Tracébesluit worden aangepast met als einddatum 2022. Dit betekent dat in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III wordt uitgegaan van een gelijkmatige afvoer van delfstoffen gedurende 15 jaar.*

**Indiener: 20**

Consortium Grensmaas B.V. is voornemens om de Geul permanent te verleggen. Hiervoor moeten echter nog vergunningen verleend worden. De verlegging is dus nog niet zeker. Indiener verzoekt deze onzekerheid expliciet in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute op te nemen.

*In het Tracébesluit zal worden opgenomen dat de verlegging van de Geul plaatsvindt onder het voorbehoud van de door het Consortium Grensmaas te verkrijgen vergunning.*

## 14. Financiën

### Indiener: 10

Indiener vraagt zich af waarom voor een gehele verbreding van het kanaal geen financiering is.

*De stelling dat er geen geld beschikbaar zou zijn voor de verbreding is gedeeltelijk juist, maar niet de enige reden voor het genomen besluit. De keuze voor het verkeersmanagement alternatief is vooral bepaald doordat met beperkte effecten voor de omgeving het kanaal geschikt gemaakt kan worden voor de passage van Vb-schepen. Dat dit alternatief goedkoper is dan een verbreding van het gehele kanaal is duidelijk. Dit is echter niet de enige reden geweest om voor dit alternatief te kiezen.*

### Indiener: 50

Indiener stelt dat verkeersmanagement-alternatief teveel is gebaseerd op financiële haalbaarheid.

*De keuze voor het verkeersmanagement alternatief is vooral bepaald doordat met beperkte effecten voor de omgeving het kanaal geschikt gemaakt kan worden voor de passage van Vb-schepen. Dat dit alternatief goedkoper is dan een verbreding van het gehele kanaal is duidelijk. Dit is echter niet de enige reden geweest om voor dit alternatief te kiezen.*

## 15. Planning

### **Indiener: 20**

Het POL Grensmaas, bestemmingsplannen en vergunningen voor het Grensmaasproject zijn vastgesteld en verleend. Indiener stelt dat het uitgangspunt dat de planning van het project Zandmaas/Maasroute sturend is en dat uitvoering van overige projecten hierop dient te worden aangepast, niet meer mogelijk is voor het Grensmaasproject. Indiener ziet graag dat wordt opgenomen dat werkzaamheden in het kader van het Grensmaasproject sturend zijn ten opzichte van de werkzaamheden in het kader van de Zandmaas/Maasroute.

*In het Tracébesluit zal worden opgenomen dat de vergunde werken van het Grensmaasproject medebepalend zullen zijn voor de planning van de werkzaamheden langs het Julianakanaal.*

### **Indiener: 20**

In de periode 2010-2014 is voorzien de bocht Elsloo te verbreden. In deze periode wordt ook het zand en grind van de locaties Bosscherveld, Borgharen, Itteren en Aan de Maas via het Julianakanaal naar het noorden vervoerd. Indiener gaat er van uit dat de werkzaamheden aan de bocht Elsloo geen beperkingen met zich meebrengen voor de afvoer van deze stoffen per schip. Indiener verwijst tevens naar de eerder genoemde zienswijze over de planning (zie 20-1).

*Uitgangspunt is dat het scheepvaartverkeer doorgang kan vinden tijdens de uitvoering van de werkzaamheden aan het Julianakanaal. Het is echter niet uit te sluiten dat het scheepvaartverkeer enige hinder zal ondervinden tijdens de uitvoering van de verbredingswerkzaamheden.*

## 16. Procedure

### Indiener: 13

Indiener stelt dat wanneer alsnog gekozen wordt voor algehele verbreding van het Julianakanaal, een nieuwe MER gemaakt moet worden met daarbij een nieuwe economische afweging.

*Er is geen aanleiding om aan te nemen dat er alsnog voor een algehele verbreding wordt gekozen. Daarnaast geldt dat naast het verkeersmanagement-alternatief nog 4 andere alternatieven in het MER zijn beschreven en getoetst. Een oostwaartse en een westwaartse variant maken onderdeel uit van deze alternatieven. De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft een positief advies uitgebracht over het MER verbreding Julianakanaal. In het besluitvormingstraject is algehele verbreding afgefallen omdat er een beter alternatief beschikbaar is, namelijk het verkeersmanagement-alternatief.*

## 17. Schadeafhandeling

### Indieners: 13, 38

Indieners willen, onafhankelijk van de beslissing, in aanmerking komen voor planschade vergoeding. Indieners zien geen probleem in oponthoud op de vaarweg als de kosten hiervan kunnen worden verhaald op Rijkswaterstaat.

Ook indieners die een huis hebben gekocht toen nog geen sprake was van verbreding van het Julianakanaal, willen in aanmerking komen voor schadevergoeding.

*Indien een belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, komt deze schade in aanmerking voor vergoeding op basis van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (RnVW '99). Op basis van deze regeling wordt een adviescommissie ingesteld welke adviseert over de vraag of er sprake is van schade welke voor vergoeding in aanmerking komt, en zo ja over de hoogte van de schadevergoeding.*

*Als gevolg van het van toepassing zijn van de RnVW '99 op dit Tracébesluit, bepaalt de Tracéwet dat de regeling omtrent planschade, zoals opgenomen in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, buiten toepassing blijft. Een beslissing omtrent schadevergoeding kan pas genomen worden zodra het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III rechtens onaantastbaar is geworden. Alsdan kan beslist worden op verzoeken van reclamanten die stellen schade te hebben geleden of te gaan lijden.*

### Indiener: 53

Cliënt van indiener is eigenaar van een aantal percelen in Geulle. Cliënt is tevens pachter van een aantal percelen. Volgens cliënt wordt op zijn percelen een passeervak gerealiseerd. Cliënt verzet zich niet tegen feit dat percelen deze bestemming krijgen, maar wil wel extra, specifieke financiële vergoeding voor specifieke bestemming. Cliënt wil er op wijzen dat eerder genoemde gronden veel grind bevatten, hetgeen ook in financiële vergoeding tot uitdrukking dient te komen.

*Indien een belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, komt deze schade in aanmerking voor vergoeding op basis van de Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat (RnVW '99). Op basis van deze regeling wordt een adviescommissie ingesteld welke adviseert over de vraag of er sprake is van schade welke voor vergoeding in aanmerking komt, en zo ja over de hoogte van de schadevergoeding.*

*Als gevolg van het van toepassing zijn van de RnVW '99 op dit Tracébesluit, bepaalt de Tracéwet dat de regeling omtrent planschade, zoals opgenomen in afdeling 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening, buiten toepassing blijft. Een beslissing omtrent schadevergoeding kan pas genomen worden zodra het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute - aanvulling III rechtens onaantastbaar is geworden. Alsdan kan beslist worden op verzoeken van reclamanten die stellen schade te hebben geleden of te gaan lijden.*







#### Colofon

© januari 2010

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](mailto:loket@maaswerken.nl) of bezoek onze website [www.maaswerken.nl](http://www.maaswerken.nl)



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

**Rijkswaterstaat**

Maaswerken



Werken aan  
de Maas van morgen