



Gemeente Maastricht

Ingek. 03 JAN 2002

2002.00364

309

Z.h.st. besloten in handen BenW
te stellen om prae-advies.
29-01-2002

lu

Aan
De Raad van de gemeente Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

VERZONDEN 20 DEC. 2001

Contactpersoon
drs C.J.G. Riga
Datum
20 december 2001
Ons kenmerk
DLB 2001/290004
Onderwerp
Ontwerp bestemmingsplan Boschpoort

Doorkiesnummer
043-3294438
Bijlage(n)
kaart Cabergtracé + Tractaat
Uw kenmerk

Geachte Raad,

Bericht van ontvangst
Verzonden: - 3 JAN. 2002

Naar aanleiding van het van u op 6 december 2001 ontvangen ontwerp bestemmingsplan 'Boschpoort', wil ik graag de volgende zienswijzen inbrengen. Hierbij wil ik allereerst kenbaar maken dat de reactie van Rijkswaterstaat (kenmerk DLB2001/18179) op het voorontwerp bestemmingsplan abusievelijk niet is verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan. Hierover is op 17 december 2001 telefonisch contact geweest met de heer Costongs.

Maas

Op 22 december 1999 is de Wet beheer Rijkswaterstaatwerken (Wbr) gewijzigd. In deze gewijzigde Wbr is de inhoud van de Rivierenwet grotendeels opgenomen. In artikel 2 van de Wbr is bepaald dat in het rivierbed (voorheen: zomerbed en winterbed) van de grote rivieren, waaronder de Maas, een vergunning nodig is voor diverse activiteiten, waaronder het maken en behouden van werken. Hierbij is het vergunningsvereiste ten opzichte van de Rivierenwet uitgebreid. Verder is per 1 augustus 2001 op grond van de artikelen 1a en 2a van de Wbr het Besluit rijksrivieren (KB 12 april 2001, Staatsblad 255) in werking getreden. Het betreft het besluit over de vaststelling van de begrenzingen en gebiedsaanwijzingen met betrekking tot het rivierbed.

Onderhavig bestemmingsplan is voor een klein deel gelegen in het stroomvoerende deel van het rivierbed van de Maas. Binnen het rivierbed van de Maas is sinds 12 mei 1997 de bijgestelde versie van de beleidslijn 'Ruimte voor de Rivier' van kracht (Stc.12 mei 1997, nr.87). Binnen het stroomvoerende deel van het rivierbed dienen nieuwe activiteiten (inclusief wijziging van bestaande activiteiten) getoetst te worden aan het 'ja-mits'-regime. In het ontwerp bestemmingsplan is hiertoe in artikel 15 van de voorschriften de directe regeling uit de modelvoorschriften



opgenomen. Voor bouwen in het stroomvoerend rivierbed van de Maas is zowel een bouwvergunning (ruimtelijke ordening) als een Wbr-vergunning (rivierbeheer) nodig. Uit dat oogpunt wil ik u adviseren in plaats van de directe regeling de indirecte regeling uit de modelvoorschriften op te nemen in het plan. In ieder geval dient in artikel 15 lid 5 van de voorschriften te worden opgenomen dat advies ingewonnen moet worden bij de rivierbeheerder. In dat kader is het eveneens van belang dat duidelijk wordt gemaakt hoe de bepalingen vanuit de beleidslijn zich verhouden tot de in het plan opgenomen algemene vrijstellings- en wijzigingsbevoegdheden. Daarnaast strekt het mijns inziens tot aanbeveling in de begripsbepalingen een omschrijving te geven van het stroomvoerende deel van het rivierbed.

Verder adviseer ik u in de toelichting van het bestemmingsplan meer aandacht te besteden aan hoogwater, bijvoorbeeld door het opnemen van een aparte hoogwaterparagraaf.

Kanalen

Aan de noordzijde van het plangebied ligt het Verbindingskanaal. Dit kanaal vormt de verbinding tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart en is gelegen ten noorden van het Voedingskanaal en ten zuiden van het Afleidingskanaal. Op de plankaart is dit kanaal ten onrechte aangeduid als Zuid-Willemsvaart. Ik verzoek u de juiste kanaalbenaming op te nemen. Dit heeft tevens tot gevolg dat de bijbehorende bebouwingsvrije zone uit het rooilijnenbeleid langs vaarwegen van Rijkswaterstaat van toepassing is. Voor het Verbindingskanaal (klasse Va-vaarweg) geldt namelijk een bebouwingsvrije zone van 30 meter, gemeten vanuit de oeverlijn. Ik wil u dan ook verzoeken de rooilijnen van het Verbindingskanaal op te nemen in de planstukken. Daar waar de rooilijnen in het rivierbed van de Maas zijn gelegen, is het niet noodzakelijk dat de rooilijnen op de plankaart worden opgenomen. Voor die plaatsen gelden immers de voorwaarden uit de beleidslijn Ruimte voor de Rivier die zijn verbonden aan het (stroomvoerend deel van het) rivierbed van de Maas. Overigens dienen zowel de rooilijnen als het rivierbed van de Maas te allen tijde in de voorschriften en de toelichting te worden opgenomen.

Verder dient ruimte gereserveerd te worden voor het Cabergkanaaltracé op grond van het Tractaat van 1961 tussen België en Nederland. Dit tractaat is in 1989 deels gewijzigd en geplaatst in het Tractatenblad 1989, nr. 41. In het ontwerp bestemmingsplan geeft u op pagina 32 van de toelichting aan dat het Cabergkanaaltracé ver ten noorden van het plangebied ligt. Uit het Tractaat valt echter te destilleren dat het tracé het plangebied deels kruist. Voor de ligging en reserveringszone van het tracé, verwijs ik u naar de bijlage, waarin een kopie van het Tractaat en een kaart is opgenomen. Ik verzoek u (de reserveringszone van) het Cabergkanaaltracé op te nemen in de planstukken.

Objecten buiten het plangebied

In de toelichting van onderhavig bestemmingsplan is een aantal (beleids-)uitspraken gedaan die betrekking hebben op objecten gelegen buiten het plangebied.



Woonboten

Ten eerste worden de woonboten meegerekend onder het aantal woningen binnen het plangebied. De woonboten liggen echter buiten het plangebied, namelijk in de Zuid-Willemsvaart en het Verbindingskanaal. Om die reden wil ik u vragen de woonboten niet mee te rekenen bij het aantal woningen binnen het plangebied dan wel de woonboten binnen het plangebied te laten vallen (en ze op grond daarvan mee te tellen bij het aantal woningen).

Stuw

Voorts geeft u in het plan aan te streven naar de aanleg van een route/brug over de Maas en de stuw naar Borgharen, in relatie tot de mogelijke aanleg van de waterkrachtcentrale. De stuw is, evenals de woonboten, buiten het plangebied gelegen.

Sluiscomplex

Tenslotte wil ik u medelen dat het perceel gelegen naast de schutkolk van de sluis Bosscherveld op de plankaart is aangegeven als bedrijfsdoeleinden, terwijl hier tuinen zijn gelegen. Vanwege het feit dat de bedoelde grond behoort tot het sluiscomplex, wil ik u verzoeken de bedrijfsbestemming te wijzigen in de bestemming 'waterstaatsdoeleinden'.

Bovendien is het sluiscomplex slechts ten dele opgenomen op de plankaart. Van het sluiscomplex zijn alleen de muur van de schutkolk en de toren gelegen binnen het plangebied. Om die reden wil ik u vragen het gehele sluiscomplex in het plan op te nemen.

Overleg

In de toelichting van het plan wordt herhaaldelijk gesproken van het eventueel saneren van de bodem van de JoJo-haven. Deze laatstgenoemde haven is in beheer van Rijkswaterstaat. Ter informatie wil ik u medelen dat over de sanering nog steeds overleg wordt gevoerd met uw gemeente, Domeinen en mijn dienst.

Tenslotte wil ik u vragen eveneens in contact te treden met de heer Lely (043-3870130) of de heer Lieben (043-3870136) van dienstkring Maastricht-Maas over de geplande activiteiten ten aanzien van het Voedingskanaal (nieuwe oeververbinding) en het Verbindingskanaal.



Een aangepaste versie van het plan zie ik te zijner tijd gaarne tegemoet.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR,

namens deze,

Het plaatsvervangend hoofd van de hoofdafdeling Integraal Verkeer en Vervoer en Bestuurszaken,


drs. M.H.C. Bierman

6 (1961) Nr. 3

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1989 Nr. 41

A. TITEL

*Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal, met Bijlagen:
Brussel, 24 februari 1961*

B. TEKST

De tekst van Verdrag en Bijlagen is geplaatst in Trb. 1961, 46. De Bijlagen II, III en IV bij het Verdrag worden gewijzigd door een in brieven van 28 november 1988 en 8 februari 1989 vervaate overeenkomst (zie rubriek J hieronder).

D. PARLEMENT

Zie Trb. 1962, 112 (rubriek D en J).
De in de brieven van 28 november 1988 en 8 februari 1989 vervaate overeenkomst behoeft ingevolge additioneel artikel XXI, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet, juncto artikel 62, eerste lid, onderdeel b, van de Grondwet naar de tekst van 1972, niet de goedkeuring van de Staten-Generaal.

E. BEKRACHTIGING

Zie Trb. 1962, 112.

G. INWERKINGTREDING

Zie Trb. 1962, 112.

Ref 2260192

J. GEGEVENS

Zie Trb. 1961, 46 en Trb. 1962, 112.

Voor de op 24 februari 1961 te Brussel tussen de Nederlandse en de Belgische Regering gewisselde brieven inzake enige waterstaatkundige aanlegenheden zie ook Trb. 1963, 9.

In overeenstemming met artikel 102 van het Handvest van de Verenigde Naties is het onderhavige Verdrag op 23 augustus 1963 geregistreerd bij het Secretariaat van de Verenigde Naties onder nr. 6881. De tekst van het Verdrag, alsmede een vertaling in het Engels, is afgedrukt in „Recueil des Traités“ van de Verenigde Naties, deel 474, blz. 167 e.v.

Op 28 november 1988 en 8 februari 1989 zijn te Brussel brieven gewisseld tussen de Nederlandse en de Belgische Regering houdende een overeenkomst tot wijziging van de Bijlagen II, III en IV bij het onderhavige Verdrag.

De tekst van de brieven luidt als volgt:

Nr. I

AMBASSADE VAN HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

No. Bru-7088

Brussel, 28 november 1988

In opdracht van het Ministerie van Buitenlandse Zaken te 's-Gravenhage, heb ik de eer, onder verwijzing naar het op 24 februari 1961 te Brussel tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal, U en het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingsamenwerking voor te stellen, dat, gezien de wenselijkheid om planologische redenen het op het Nederlands grondgebied gereserveerde tracé voor het Cabergkanaal te vertegenwoordigen, de Bijlagen II, III en IV bij genoemde Verdrag, welke een uitvoering vormen van artikel 10, tweede paragraaf van het Verdrag, als volgt worden gewijzigd:

Bijlage II wordt thans gelezen als volgt:

In het Nederlands:

„Toelichtende beschrijving van het voorontwerp voor het Cabergkanaal, bedoeld in artikel 10, paragraaf 2.

Algemeen

Onder het Cabergkanaal wordt verstaan de 4 km lange, directe verbinding tussen het bassin van Briegden en de gekanaliseerde Maas.

Op bijgaande overzichtskartaal, schaal 1:10.000, is het Cabergkanaal aangegeven.

Kanaalpeil

Het plateau ten westen van de Maas ligt op een peil van NAP + 60,00 m tot NAP + 65,00 m. De overgang naar het Maasdal wordt gevormd door een stiele rand ten oosten van de weg Maastricht-Smeermaas-Maastricht. Dit is de aangewezen plaats om een sluis te bouwen. Het kanaalpeil van het bovenpeil is gelijk aan het kanaalpeil van het Albertkanaal, nl. NAP + 57,68 m of (+60,00) Staf. Het kanaalpeil van het benedenpeil is gelijk aan het stuwpeil van de gekanaliseerde Maas, nl. NAP + 44,00 m of (46,32) Staf. De afmetingen van de sluis bedragen 200 m x 16 m met 13,68 m verval.

Dwaarsprofiel

Het gekozen dwaarsprofiel voor het kanaal heeft een breedte op de waterspiegel van 78 m en een diepte van 5 m over een breedte van 48 m. De oppervlakte van het natte profiel bedraagt F = 315 m².

Vrije Doorvaarthoogte

Als vrije doorvaarthoogte is 7 m aangehouden, aangezien deze doorvaarthoogte zowel op het Julianakanaal als op het Albertkanaal aanwezig is, resp. wordt nagestreefd. De vrije hoogte op het benedenpeil zal beschikbaar moeten zijn boven het vaarpeil op de Maas, dat in de voorhavenmond van het Julianakanaal NAP + 45,80 m of (+ 48,12 m) Staf bedraagt en in de voorhavenmond van het Cabergkanaal daaraan gelijk zal zijn.

Omschrijving tracé

De ligging van het gewijzigde tracé is als volgt:

Vanuit het Dok van Briegden is de as van het tracé gelegen in het verlengde van de as van het Albertkanaal.

De aansluiting aan het Dok van Briegden vindt plaats door middel van een zogenaamde „trompetaansluiting“.

Na de passage van grenspaal 98 loopt dit kanaal met een flauwe bocht (r = 3000 m) noordwaarts.

De Brusselseweg wordt over het benedenhoofd van de sluis geleid. De Brusselseweg wordt op ongeveer 700 m afstand van het

spoorwegviaduct gekruist. De voorhaven van het benedenpand van het kanaal wordt ongeveer 600 m lang.

De spoorlijn en de omgelegde weg van Smeermaas worden onder een vrij flauwe bocht (ca. 45°) over het kanaal gevoerd.

Sluis Bosscherveld en de daarover geleide weg worden afgebroken. Vanaf het Voedingskanaal komt de verlegde Bosscherweg evenwijdig aan de spoorlijn te liggen.

Het tracé van het kanaal buigt ongeveer ter hoogte van de geprojecteerde overbrugging van het Cabergkanaal door de gecombineerde brug van weg en spoorwegverkeer in zuidelijke richting af ($r = 750$ m).

Direct nabij de gecombineerde spoorweg-/wegbrug komt aan de noordzijde een nieuwe ontsluiting van de Zuid-Willemsvaart.

Het Cabergkanaal volgt verder ongeveer het huidige Kanaal door het Bosscherveld. De aansluiting op de Maas wordt sterk verruimd, vnl. door verlegging van de noordelijke oever van het huidige Verbindingskanaal. De stuw bij Borgharen, de overlaat en de toegang tot het Julianakanaal blijven ongewijzigd.

Er zal een nieuwe sluis in de Zuid-Willemsvaart gebouwd moeten worden. Deze sluis (14 m x 120 m) voor 1350 tons schepen komt op ca. 700 m van de grens tussen Nederland en België te liggen. Over het benedenhoofd is een weg geprojecteerd die aansluit op de verbinding Bosscherweg-Brusselseweg langs de spoorbaan.

Raming

De globale bouwkosten van het Cabergkanaal worden op prijspeil '84 geschat op 136,5 miljoen gulden of 2.593,5 miljoen Bfr., zoals onderstaande raming aangeeft. Hierin zijn niet begrepen de kosten van schadeloosstellingen en de aankoop van industrie- en fabrieksgebouwen.

	miljoen gulden	miljoen Bfr.
Bouw van de sluis	60	1.140
Bouw sluis Z. W.-vaart	18	342
Spoorwegbrug	7	133
Grondweg en grondaankoop	21	399
Oever- en bodemvoorzieningen	24,5	465,5
Onvoorzien en diversen	6	114
Schadeloosstellingen	P.M.	P.M.
	136,5	2.593,5

Verdeling der kosten

Indien tot uitvoering van het Cabergkanaal besloten wordt, zou omrent de verdeling der kosten nog nader overleg moeten worden gepleegd. Mocht de wijziging van het tracé onverhoopt toch tot extra kosten leiden, dan is Nederland bereid deze kosten voor zijn rekening te nemen."

In het Frans:

"Description commentée de l'avant-projet relatif au canal de Caberg, visé à l'article 10, paragraphe 2.

Généralités

Par canal de Caberg on entend la liaison directe de 4 km de longueur entre le bassin de Briegden et la Meuse canalisée. Le canal de Caberg est figuré sur la carte d'ensemble à l'échelle de 1:10.000.

Flottaison du canal

Le plateau à l'ouest de la Meuse a une cote de NAP + 60,00 m à NAP + 65,00 m. Le passage vers la vallée de la Meuse est constitué par un flanc abrupt à l'est de la route Maastricht-Smeermaas-Maas-eik. C'est l'endroit tout désigné pour la construction d'une écluse.

La flottaison du canal dans le bief amont correspondra à celle du canal Albert, soit NAP + 57,68 m ou (+ 60,00) E.M.. La flottaison du canal dans le bief aval correspondra au niveau de retenue de la Meuse canalisée, soit NAP + 44,00 m ou (+ 46,32) E.M.. Les dimensions de l'écluse seront de 300 m x 16 m et la chute sera 13,68 m.

Profil transversal

Le profil transversal choisi pour le canal a une largeur de 78 m au plan d'eau et une profondeur de 5 m sur une largeur de 48 m. La surface de la section mouillée est de $F = 315$ m².

Hauteur libre

On a retenu une hauteur libre de 7 m, cette hauteur existant sur le canal Juliana et sur le canal Albert, ou y étant prévue. La hauteur libre dont il faudra disposer dans le bief aval, sera déterminée en partant du niveau de flottaison de la Meuse, qui est de NAP + 45,80 m ou (+ 48,12) E.M. au débouché de l'avant-port du canal Juliana et qui sera le même au débouché de l'avant-port du canal de Caberg.

Description du tracé

Le tracé modifié est le suivant:

A partir du bassin de Briegden, l'axe du tracé se situe dans le prolongement de l'axe du canal Albert.

La jonction au bassin de Briegden est assurée au moyen d'un raccordement dit «en trompette».

Après le passage de la borne-frontière 98, ce canal se dirige vers le nord en décrivant une faible courbe ($r = 3000$ m).

La route de Bruxelles passe au-dessus de la tête d'aval de l'écluse et le croisement de la route de Bruxelles se situe à environ 700 m du viaduc du chemin de fer.

L'avant-port du bief aval du canal mesurera environ 600 mètres de long. La voie ferrée et la route de Smeetsmaas - qui sera livrée - passeront au-dessus du canal en décrivant une faible courbe (environ 45°). L'écluse de Bosscherveld et la route passant au-dessus seront supprimées. A partir du canal d'alimentation, la nouvelle route de Bosscherweg sera parallèle à la voie ferrée.

Le tracé du canal s'infléchit vers le sud ($r = 750$ m) à peu près à l'endroit où le pont-rails et pont-route franchiront le canal de Caberg.

A proximité immédiate du pont-rails-pont-route, il est prévu au nord une nouvelle ouverture du Zuid-Willemsvaart. Le tracé du canal de Caberg continue à suivre à peu près celui du canal actuel passant par le Bosscherveld. La jonction à la Meuse est considérablement élargie, principalement par le déplacement de la rive septentrionale de l'actuel canal de raccordement.

Le barrage de Borghaven, le déversoir et l'accès au canal Juliana restent inchangés. Il faudra construire une nouvelle écluse dans le Zuid-Willemsvaart. Cette écluse (14 m x 120 m) prévue pour des bateaux de 1350 tonnes se situera à environ 700 m de la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique.

Sur la tête d'aval de cette écluse, il est prévu de construire une route qui assurera le raccordement à la liaison route Bosscherveld-route de Bruxelles le long de la voie ferrée.

Estimation

Le coût global de construction du canal de Caberg est estimé (d'après l'indice des prix de 1984) à 136,5 millions de florins ou 2.593,5 millions de francs belges, ainsi que le montre le tableau figurant ci-dessous. Ce montant ne comprend ni les frais d'indemnisation ni le prix d'achat de bâtiments industriels et d'usines.

	Millions de florins	Millions de francs belges
Construction de l'écluse	60	1.140
Construction de l'écluse Z. W.-vaart	18	342
Pont-rails	7	133
Terrassements et achat de terrains	21	399
Revêtement des rives et des fonds	24,5	465,5
Frais imprévus et divers	6	114
Indemnités	P.M.	P.M.
	136,5	2.593,5

Répartition des frais

Au cas où l'exécution du canal de Caberg serait décidée, il y aurait lieu de procéder à de nouveaux échanges de vues quant à la répartition des dépenses. Si toutefois le tracé modifié amène inopinément à des frais supplémentaires, les Pays-Bas sont prêts à les prendre à leur charge.»

De Bijlagen III et IV worden vervangen door de hierbij gevoegde nieuwe kaart, aan te duiden als Bijlage III.

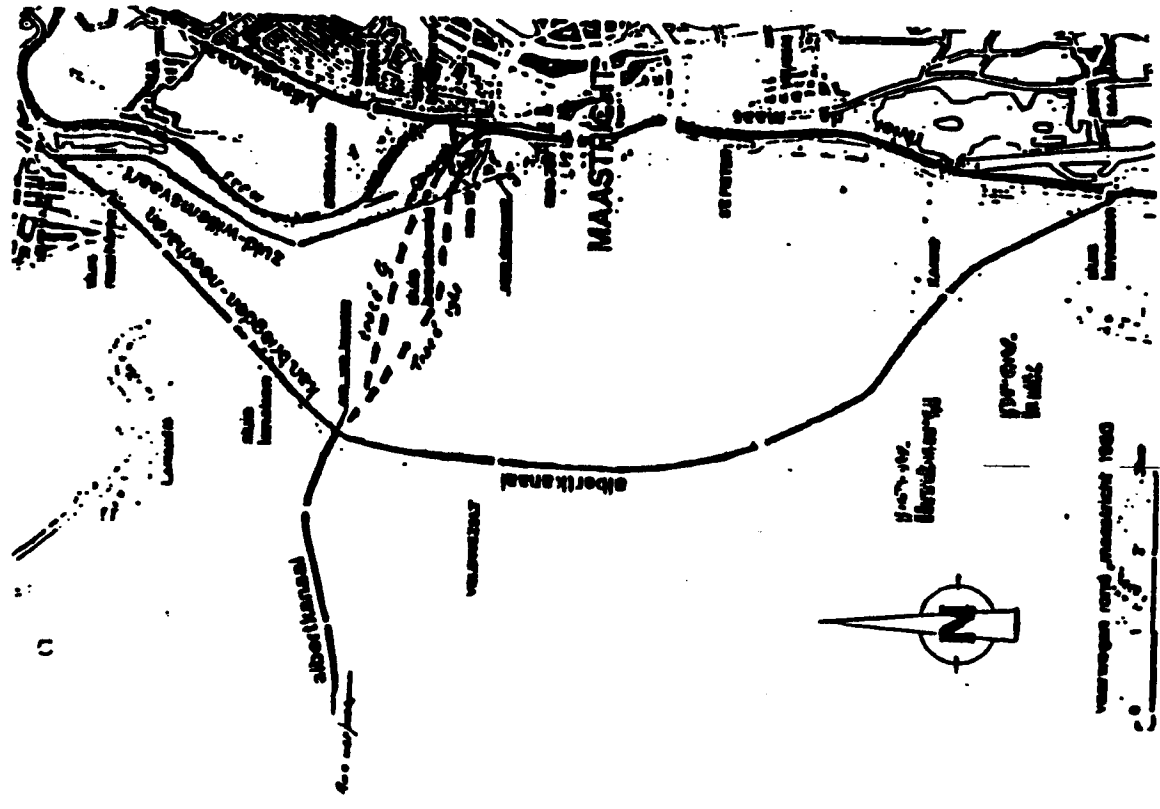
Indien bovenstaande voorstellen aanvaardbaar zijn voor de Regering van het Koninkrijk België, heb ik de eer voor te stellen dat deze brief tezamen met de desbetreffende bevestigende brief van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingsamenwerking ten antwoord daarop, een overeenkomst vormen tussen beide Regeringen, die in werking treedt op de datum van ontvangst van de brief van het Ministerie.

Hoogachtend,

(w.g.) H. TH. SCHAAPVELD

H. Th. Schaapveld
Ambassadeur der Nederlanden

Aan de heer L. Tindemans,
Minister van Buitenlandse Betrekkingen
Ministerie van Buitenlandse Zaken,
Buitenlandse Handel en Ontwikkelings-
samenwerking
Quatre Brasstraat 2
1000 Brussel



Nr. II

**MINISTERIE VAN BUITEN-
LANDSE ZAKEN, BUITEN-
LANDSE HANDEL EN ONT-
WIKKELINGSSAMENWERKING**

1000 Brussel, 3-02-1989
Quatre Brasstraat 2

De Minister van Buitenlandse Betrekkingen
P.O.I./BNL

Mijnheer de Ambassadeur,

Ik heb de eer U de ontvangst te bevestigen van uw brief van 23 november 1988, N° Bru-7088, waarvan de tekst als volgt luidt:

(Zoals in Nr. I)

Ik heb de eer te bevestigen dat het vorenstaande de instemming heeft van de Regering van het Koninkrijk België.

Gelieve, Mijnheer de Ambassadeur, de hernieuwde verzekering van mijn zeer bijzondere hoogachting wel te willen aanvaarden.

(w.g.) L. TINDEMANS

L. Tindemans,
Minister van Buitenlandse Betrekkingen.

*aan Zijne Excellentie
de Heer H. Th. Schaapveld,
Ambassadeur der Nederlanden,
te Brussel.*

De in de brieven vervatte overeenkomst is ingevolge het aan het slot van de brieven gestelde op 10 februari 1989 in werking getreden. Was het Koninkrijk der Nederlanden betreft, geldt de wijzigingsovereenkomst evenals het Verdrag alleen voor Nederland.

Uitgegeven de negende maart 1989.

De Minister van Buitenlandse Zaken.

H. VAN DEN BROEK