



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie Gelderland

MILIEU EFFECT RAPPORTAGE UITWIJKHAVEN WEURT STARTNOTITIE



september 1992

Inhoud

1. Inleiding
2. Aanleiding en doel van de aanleg van een uitwijkhaven bij Weurt
3. Locatie uitwijkhaven en begrenzing studiegebied
4. Toekomstig gebruik van de uitwijkhaven
5. Varianten
 - 5.1. Nulvariant
 - 5.2. Inrichtingsvarianten
 - 5.3. Meest milieuvriendelijke alternatief
6. Aard en omvang van de aanleg van de uitwijkhaven
7. Te verwachten gevolgen voor het milieu
8. Procedures en beleidskader

Bijlage

1. Huidige situatie, overzichtstekening

1. Inleiding

Voor het goederentransport over water tussen Rotterdam en het Duitse achterland, waarbij ook Frankrijk en Zwitserland moeten worden gerekend, is de Waal een zeer belangrijke schakel. In de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening wordt de Waal aangewezen als hoofdtransportas. In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) is deze status verder uitgewerkt. Op een hoofdtransportas worden de hoogste eisen gesteld aan veiligheid en capaciteit. Voor een rivier met wisselende waterstanden en dus variabele vaarbreedten, moet ankeren langs de vaargeul worden vermeden. In de notitie overnachtingshavens van juni 1985, die in de Tweede Kamer werd aangeboden, stelt de minister dat op grond van de onveilige situatie de noodzaak bestaat om op het traject Gorinchem-Lobith nog twee nieuwe overnachtingshavens aan te leggen. In het streekplan Midden Gelderland (Beleidsplan Uiterwaarden) is het grindgat bij Weurt aangewezen als uitwijkhaven (zie overzichtstekening, bijlage 1). Bij IJzendoorn wordt eind 1992 begonnen met de aanleg van de andere overnachtingshaven.

Doel en functie van de startnotitie

Voor het uiteindelijke besluit over wel of niet aanleggen en indien ja hoe, is een milieu-effectrapport (MER) nodig. Deze startnotitie is het begin van de m.e.r.-procedure bij de besluitvorming over de uitwijkhaven Weurt. Deze startnotitie heeft tot doel aan te geven wat Rijkswaterstaat van plan is te maken en welke milieu-effecten hiervoor worden onderzocht. Gedurende een maand ligt deze notitie ter inzage en kan iedereen wensen over de inhoud van de milieu-effect-rapportage schriftelijk kenbaar maken aan het bevoegd gezag (*de Minister van Verkeer en Waterstaat en voor deze de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag*). De Minister neemt de beslissing tot aanleg van de haven niet alleen op basis van milieu-effecten. De beslissing wordt genomen op basis van een projectnota, waarin naast milieu-effecten ook aandacht wordt besteed aan o.a. bouwkosten, economische effecten en bouwtechnische aspecten. Voor het project uitwijkhaven Weurt worden beide rapporten in elkaar geschoven. Het resultaat is een zogenoemde projectnota/MER. Deze startnotitie gaat alleen in op het milieu-effectgedeelte van de projectnota/MER.

Opbouw van de startnotitie

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de aanleiding en het doel van de aanleg van de uitwijkhaven Weurt. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de lokatie van de haven beschreven. Na een analyse van het toekomstig gebruik (hoofdstuk 4), volgt een beschrijving van de mogelijke varianten in hoofdstuk 5. De aard en de omvang van de aanleg van deze varianten komen in hoofdstuk 6 aan de orde. De te verwachten gevolgen voor het milieu staan in hoofdstuk 7. Tenslotte worden in hoofdstuk 8 de procedures en het beleidskader nader toegelicht. In de m.e.r.-studie worden voor het studiegebied per variant/alternatief de milieueffecten onderzocht. Indien nodig wordt een groter of kleiner gebied bekeken. Deze noodzaak wordt telkens per aspect aangegeven. Het studiegebied wordt begrensd door de Waal aan de noordzijde, het EPON-terrein aan de oostzijde, de Van Heemstraweg aan de zuidzijde en de westelijke oevers van het Grindgat Weurt met aangrenzend weiland aan de westzijde.

2. Aanleiding en doel van de aanleg van een uitwijkhaven bij Weurt

De scheepvaartroute naar het Ruhrgebied, waarvan de Waal deel uitmaakt, is een zeer druk bevaren route. Op deze vaarroute worden, exclusief de recreatievaart, jaarlijks gemiddeld zo'n 160.000 scheepsbewegingen geteld. Een ontwikkeling binnen de scheepvaart is de toename van de semi- en volcontinue dienst. Door deze toename van continue vaart wordt het voor schepen die willen, of moeten (in verband met de toekomstige vaartijdbepalingen) overnachten steeds gevaarlijker om dat op de rivier te doen. Uit onderzoek *) blijkt dat bij 30% van de ongevallen op de Waal met zware schade (schadeklasse 3 en 4) ankerliggers en afgemeerde schepen betrokken zijn.

*) *Scheepsongevallen op de Hoofdtransportas Rotterdam-Duitsland 1984-1988, Rijkswaterstaat, DVK, februari 1991.*

Stilliggende schepen zijn een veiligheidsprobleem en dit levert weer sociale, milieuhygiënische en economische bezwaren op. Uiteindelijk hebben stilliggende schepen op de rivier een belangrijke capaciteitsvermindering van de vaarweg tot gevolg.

Het probleem van de stilliggende schepen op de rivier heeft geleid tot een beleid gericht op het aanleggen van uitwijk- of overnachtingshavens op regelmatige afstanden langs de rivier (zie nota Uitwijkhavens, Rijkswaterstaat, januari 1986). Op dit moment zijn er op het traject Rotterdam - Duitsland al uitwijkhavens aangelegd in de Dordtse Kil, Haaften en Lobith. Ten westen van Haaften zijn nu voldoende overnachtingsplaatsen buiten de rivier aanwezig.

Doel van het aanleggen van uitwijkhavens is vergroting of minimaal op peil houden van de huidige veiligheid op de rivier de Waal.

Uit onderzoek van de voormalige directies Boven- en Benedenrivieren van Rijkswaterstaat (Nota Uitwijkhavens, 1986) is de conclusie getrokken dat de onderlinge afstand van uitwijkhavens bij voorkeur de 30 km niet moet overschrijden en dat daarom tussen Lobith en Haaften twee uitwijkhavens moeten komen. Bij IJzendoorn wordt een vrij grote overnachtingshaven in 1992 aangelegd. De haven bij IJzendoorn ligt 21 kilometer van Weurt. Tussen Nijmegen en de Pannerdensche Kop zijn geen aanlegmogelijkheden. Met de aanleg van een uitwijkhaven bij Weurt behoeft, gezien de afstand tot IJzendoorn, slechts een beperkte capaciteit te worden gerealiseerd. Een secundair doel bij de realisering van uitwijkhaven Weurt is verplaatsing van operationele diensten van Rijkspolitie te Water, Rijkswaterstaat en de regionale brandweer. De uitwijkhaven bij Weurt is een geschikte vestigingsplaats voor toezichthoudende en hulpverlenende diensten die zorgen voor een veilige en vlotte vaart op de rivier.

Concreet gaat het om ligplaatsen voor vaartuigen van de Rijkspolitie, Brandweer en Rijkswaterstaat, alsmede huisvesting voor de bijbehorende (operationele en administratieve) dienstonderdelen. Uit oogpunt van efficiency en veiligheid is een dergelijke concentratie voordelig. De huidige operationele concentratie binnen de Nieuwe Haven van Nijmegen staat haaks op de stadsvernieuwingplannen van de gemeente. De relocatie naar de mogelijke uitwijkhaven Weurt komt de operationaliteit van de hulpdiensten ten goede. Om de inzetbaarheid te blijven garanderen moet de blusboot bij lage waterstanden nu al een ligplaats zoeken in de voorhaven van het Maas-Waalkanaal.

3. Locatie uitwijkhaven en begrenzing studiegebied

De Waal is in het Tweede Structuurschema Verkeer en vervoer aangewezen als hoofdtransportas. Op een hoofdtransportas worden de hoogste eisen gesteld aan veiligheid en capaciteit. In de notitie Overnachtingshavens (juni 1986) is vastgelegd dat langs de vaarverbinding Rotterdam - Ruhrgebied om de dertig kilometer een overnachtingshaven wordt gerealiseerd. Met de Tweede kamer is toen afgesproken dat nog twee havens (op het traject Gorinchem - Lobith) nodig waren tussen Haaften en Lobith. De haven bij IJzendoorn (gemeente Echteld) is in een afgerond planstadium. Aanleg kan beginnen. Dertig kilometer stroomopwaarts IJzendoorn is Nijmegen gepasseerd en zit men in het uiterst gevoelige gebied, de Gelderse Poort. Iets terug ligt Weurt.

Weurt is scheepvaarttechnisch gezien een goede locatie. Vanwege de aantakking van een belangrijk kanaal aan de Waal, de aanwezigheid van een voorhaven met havenfaciliteiten en de verkeerspost. De Waal is ter hoogte van Weurt vrij smal en ook stroomopwaarts zijn er weinig rustmogelijkheden tot aan de Pannerdensche Kop. In de streekplanuitwerking voor de uiterwaarden (Provinciale Staten van Gelderland, 1991) wordt Weurt aangegeven als vestigingsplaats voor een overnachtingshaven. In de milieu-effectrapportage zal de keuze voor de locatie bij Weurt (zie bijlage 1) voor realisatie van een uitwijkhaven dan ook niet nader onderzocht worden.

De begrenzing van het studiegebied is gekozen op basis van:

- de verwachte samenhang met het functioneren van de voorhaven van het Maas-Waalkanaal;
- de relatie met het aangrenzend deel van het woon- en leefmilieu in Weurt;
- en de mogelijke beïnvloeding op het ecologisch functioneren van nabijgelegen uiterwaarden.

Het studiegebied wordt om hiervoor aangegeven redenen begrensd door de Waal aan de noordzijde, het EPON-terrein aan de oostzijde, de Van Heemstraweg aan de zuidzijde en de westelijke oevers van het Grindgat Weurt met aangrenzend weiland aan de westzijde.

Hierbij wordt opgemerkt dat, als de effecten de grenzen van het studiegebied overschrijden, deze in een groter gebied onderzocht worden.

4. Toekomstig gebruik van de uitwijkhaven

Het voornemen is om de aan te leggen haven bij Weurt voor een beperkt aantal functies in te richten: als uitwijkhaven (primair) en als steunpunt voor toezichthoudende en hulpverlenende diensten.

Uitwijkhaven.

Een uitwijkhaven is een overnachtingshaven die ook geschikt is als vluchthaven. Een vluchthaven is bestemd voor schepen die in bijzondere omstandigheden, bijvoorbeeld extreme weersomstandigheden of ongevallen, in de haven een ligplaats kunnen krijgen. Op dit moment wordt de huidige steiger bij sluis Weurt daarvoor in voorkomende gevallen gebruikt.

Een overnachtingshaven wordt in principe aangelegd ten behoeve van alle vaarweggebruikers. In de praktijk echter zullen onder normale omstandigheden niet alle schepen gebruik gaan maken van de haven. Dit geldt bijvoorbeeld voor de duwvaart, zeevaart en andere typen schepen die voor de continue vaart zijn ingezet. De doelgroep van deze haven betreft de schepen van CEMT-klasse I t/m V, die 80% van de binnenvaart vertegenwoordigen. Ten behoeve van het overnachten in de haven zijn voor deze doelgroep maximaal dertig ligplaatsen aanwezig. Deze dertig ligplaatsen zijn als volgt berekend. Door de continue bediening van sluis Weurt moeten de huidige vijftien tot vijftientig overnachtende binnenschepen in de voorhaven van het Maas-Waalkanaal verdwijnen. Voor het vaar- en rusttijdenbesluit wordt de vuistregel gehanteerd van 20% meer ligplaatsen dan in de bestaande situatie. In totaal komt dit voor de lokatie Weurt op maximaal vijftientig plus vijf is dertig ligplaatsen.

De uitwijkhaven kan onder specifieke omstandigheden tevens plaats bieden aan schepen met milieugevaarlijke stoffen, de zogenoemde kegelschepen, waarvoor aparte afstandseisen gelden ten opzichte van andere schepen en woonbebouwing. Aan deze kegelschepen zijn speciale veiligheidseisen gesteld. Indien het mogelijk is worden er vijf ligplaatsen voor kegelschepen en een ligplaats voor noodsituaties voorzien (b.v. voor een beschadigd schip).

Steunpunt voor toezichthoudende en hulpverlenende diensten

Bij de haven kunnen de overheids-activiteiten te water worden gecombineerd. Er wordt een overheidssteiger voor vaartuigen van de Rijkswaterstaat, de Rijkspolitie te Water en de regionale rivierbrandweer voorzien. Er is ruimte nodig voor het afmeren van zes RWS-schepen van ongeveer 18 meter lengte. Bovendien is er een afmeergelegenheid voorzien voor twee politievaartuigen van 18 meter en voor een blusboot van ongeveer 25 meter. Een verbinding met de vaste wal is nodig.

Verder wordt er huisvesting gepland voor de dienstkringen Boven-Rijn/Waal en Nijmegen/Maas van Rijkswaterstaat, Rijkspolitie te Water en de Brandweer. Deze huisvesting wordt als een afzonderlijke inrichtingsmogelijkheid in het M.E.R. behandeld. De in een semi-permanent onderkomen gehuisveste verkeerspost moet mogelijk worden verplaatst. Deze verkeerspost is noodzakelijk voor de regeling van het scheepvaartverkeer en is in iedere variant opgenomen.

5. Varianten

5.1. Nulvariant

De nulvariant bestaat uit het handhaven van de huidige situatie zoals die is weergegeven in bijlage 1 en de autonome ontwikkeling tot 2010. De verwachting bestaat dat de huidige landschappelijke situatie zich in de toekomst vrijwel niet zal wijzigen.

5.2. Inrichtingsvarianten

De inrichtingsvarianten worden gemaakt op basis van de volgende eisen:

- veilige ligplaatsen voor dertig binnenschepen;
- verkeerspost met zicht op haven en invaart Maas-Waalkanaal;
- ligplaats voor dienstvaartuigen van Rijkswaterstaat, Rijkspolitie te Water en de brandblusboot;
- materiaalopslag voor deze dienstvaartuigen;
- goede bereikbaarheid van verkeerspost en dienstensteigers.

Afhankelijk van de mogelijkheden zijn huisvesting voor de operationele en administratieve diensten, een steiger voor kegelschepen en een calamiteitensteiger gewenst.

Een sterk inperkende factor is de mate van vervuiling van de specie in het Grindgat Weurt. In het verleden zijn grote hoeveelheden slib en afvalstoffen in de put gestort. Ook is in het grindgat slib door de rivier afgezet. De aard en omvang van de verontreiniging zijn nog niet volledig bekend. Uit recent uitgevoerd bodemonderzoek (Rijkswaterstaat, directie Gelderland) blijkt dat de bodem van de plas op een aantal plaatsen verontreinigd is. Dit heeft geleid tot een variant buiten de verontreinigde put. Tijdens de studie wordt intensief bezien hoe ontwerp- en uitvoeringstechnisch met deze problematiek kan worden omgegaan.

Bij het ontwerpen zullen minimaal twee varianten ontstaan (zie figuur 1).

*De **A-variant** ontstaat door direct aangrenzend aan de voorhaven van het Maas-Waalkanaal een haven te graven in westelijke richting. De dijk met weg (t.b.v. de huidige verkeerspost) moet westelijk worden omgelegd.*

***Variant B** ligt in het grindgat en wordt ontsloten door het graven van een toegangskanaal vanaf de voorhaven van het Maas-Waalkanaal. In het ontwerp zal nadere aandacht vereist zijn voor de verbinding met de verkeerspost.*

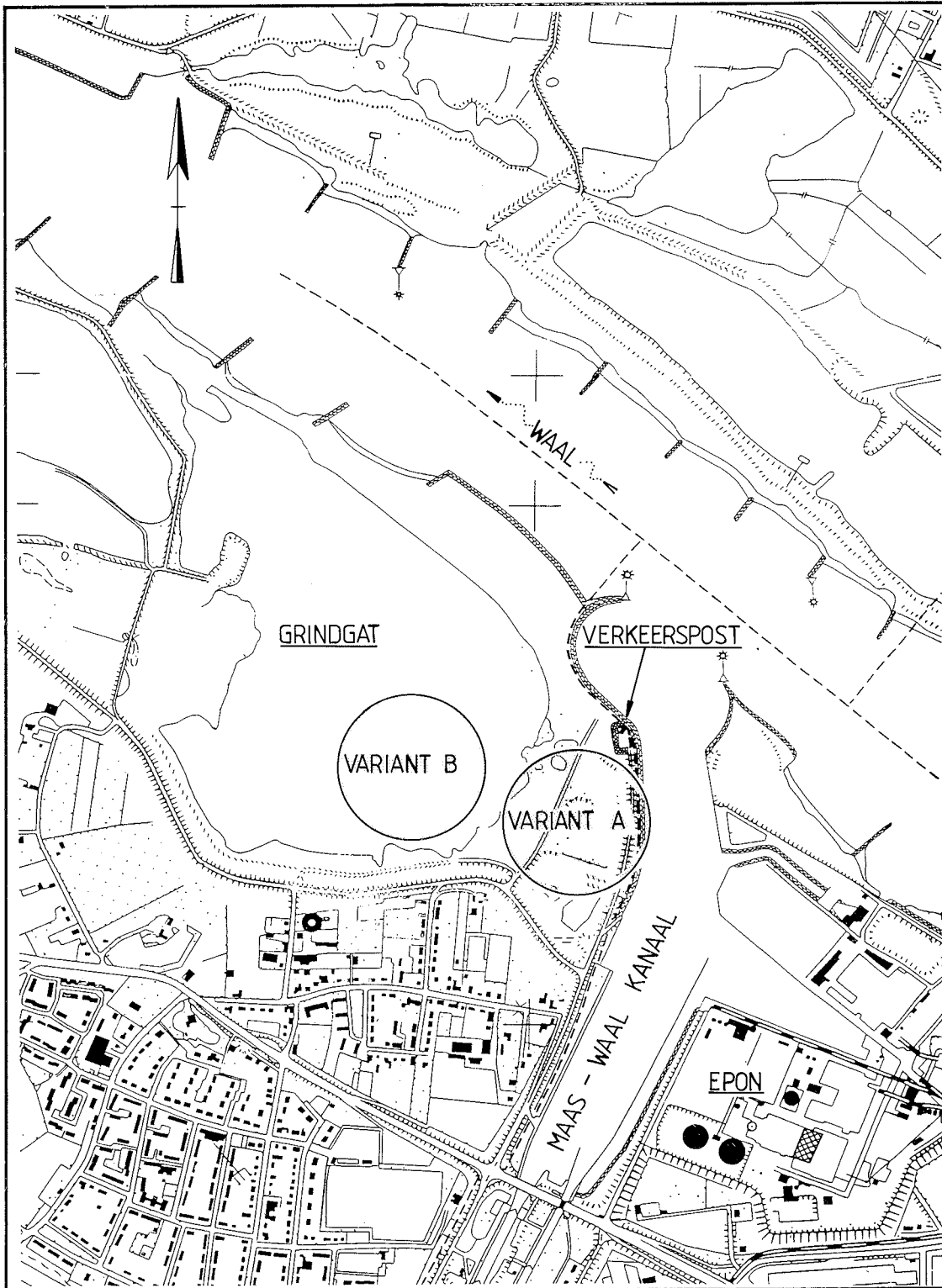
Verplaatsing van de post naar de zuidkant van de plas is ook mogelijk.

Alleen bij de B-variant wordt de mogelijkheid onderzocht van een calamiteitensteiger en een ligplaats voor kegelschepen. De afstand tot de woonbebouwing is in die variant wellicht voldoende.

Bij beide varianten wordt de mogelijkheid van huisvesting voor de operationele en afministratieve diensten onderzocht.

5.3. meest milieuvriendelijke alternatief

Nadat alle milieu-effecten en mogelijke maatregelen om deze milieu-effecten te beperken op een rijtje zijn gezet wordt aan de hand van die gegevens een meest milieuvriendelijk alternatief uitgewerkt. De verwachting is dat door deze manier van werken het resultaat beter zal zijn dan wanneer dit alternatief naast de andere alternatieven wordt ontwikkeld.



Figuur 1 Locatie varianten

6. Aard en omvang van de aanleg van de uitwijkhaven

De uitwijkhaven zal gesitueerd zijn ten westen van de huidige voorhaven van het Maas-Waalkanaal naast of in het grindgat bij Weurt. In de projectnota/MER worden ontwerpen gemaakt conform de eisen uit hoofdstuk 5 en zo mogelijk rekening houdend met de wensen.

Afhankelijk van de te ontwikkelen varianten zal een deel van de gronden direct ten westen van de voorhaven van het Maas-Waalkanaal worden afgegraven. De dijk wordt verlegd. Het grindgat wordt aangepast om deels als haven te gaan fungeren. Hoewel het nog niet geheel vooraf is aan te geven ligt het accent van de graaf- en bagger-activiteiten aan de oostzijde van het grindgat. De vrijkomende grond kan afhankelijk van de kwaliteit en de behoefte worden verwijderd of gebruikt als ophogingsmateriaal.



Grindgat Weurt vanaf de Waal richting het westen

De eventuele rivierkundige compensatiewerken worden zodanig geconstrueerd dat er qua hoogten en gebruikte materialen wordt aangesloten op de huidige zomerkaden.

Na de graafwerkzaamheden, het reconstrueren van de kaden en aanbrengen van de eventueel benodigde oeverbeschermingen, wordt de haven verder ingericht. De inrichting bestaat uit de verkeerspost en mogelijk een dienstengebouw, het aanbrengen van de drijvende steigers en meerpalen (heien) en de aanleg van de benodigde toegangswegen.

De omvang van de werkzaamheden is afhankelijk van de te kiezen variant. Wat daar wel of niet bijhoort wordt nog uitgewerkt. De inschatting is dat met de voorgenomen activiteit rond de vijftientig hectare gemoeid is. Het grondverzet is het grootst bij variant A en komt op ongeveer 3 miljoen kubieke meters. Bij variant B is dat veel minder, maar betreft het deels vervuilde grond. De kosten van het havenproject (exclusief grondverwerking, gebouwen en grondreiniging) liggen in de orde van grootte van de twintig miljoen gulden.

Het gehele werk kan technisch gezien in ca. één jaar worden uitgevoerd. Een gefaseerde oplossing behoort ook tot de mogelijkheden (eventueel later te bouwen dienstengebouw).

7. Te verwachten gevolgen voor het milieu

Zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase van de uitwijkhaven treden milieueffecten op. Ze kunnen tijdelijk of permanent van aard zijn.

Hierna volgt een verkenning van milieu-effecten die men kan verwachten. Op de vraag waar, in welke mate en wanneer ze zich voordoen, zal in het milieu-effectgedeelte van de projectnota/MER worden ingegaan. Ook zal daar worden aangegeven met welke maatregelen negatieve milieu-effecten kunnen worden beperkt.

Geomorfologie (vorm en ontstaanswijze van de bodem)

De geomorfologie van het terrein is voor het overgrote deel door menselijke ingrepen in de vorm van ophogingen en ontgravingen bepaald. De belangrijkste gevolgen voor de geomorfologie zullen bestaan uit het wegbaggeren (graven) of ophogen van bestaand landoppervlak en de verdediging van de oevers.

Waterbodem

In de projectnota/MER zal de uitkomst van het onderzoek naar de vervuiling staan.

Ook de effecten van het laten liggen van het vervuilde slib worden aangegeven. Voor het op diepte brengen van de haven wordt wellicht vervuilde specie en bouwafval verwijderd. Voor verwijdering, mogelijke verwerking en eventueel noodzakelijke stort worden oplossingen gegeven. In de projectnota/MER worden morfologische effecten en effecten op de bodemkwaliteit, indien van belang, nader onderzocht.



Grindgat Weurt, oever

Water

Voor variant-B in het grindgat heeft het op diepte brengen van de put tijdelijk een negatief effect op de kwaliteit van het oppervlaktewater. Ook het havengebruik en de continue verbinding (nu alleen bij hoogwater) met de rivier kunnen de waterkwaliteit beïnvloeden. Dit geldt naar verwachting veel minder voor variant-A direct ten westen (nu weiland) van de huidige voorhaven.

Voor variant-B in het grindgat worden door de verbinding met de rivier de wisselende waterstanden van de rivier voelbaar in de plas.

Het mogelijke effect op de binnendijkse kwel en mogelijke andere effecten van een directe verbinding met de rivier op de waterkwaliteit worden onderzocht.

Lucht

Effecten op de lucht zijn te verwaarlozen. Deze effecten zijn geen onderwerp van studie.

Geluid

De haven wordt een geluidsbron. De huidige voorhaven van het Maas-Waalkanaal is dat al. De eventuele nadelige (cumulatieve) effecten worden nader onderzocht. Het huidige geluidhinderniveau wordt gemeten.

Natuur en landschap

Het gebruik van de haven en de wijzigingen in de waterhuishouding, de waterbodem en de oevers hebben gevolgen voor het onderwaterleven. Macro-faunaonderzoek wordt in het grindgat uitgevoerd. Dit onderzoek geeft de kwaliteit aan voor het onderwaterleven. Het belangrijkste effect van de aanleg en het gebruik van de haven op het natuurlijk milieu bestaat naar verwachting uit verstoring van vogels die van het gebied gebruikmaken. De functie van het grindgat voor de vogeltrek wordt in kaart gebracht. Bestaande begroeiingen verdwijnen. Dit wordt kwalitatief en kwantitatief aangegeven.

Woonmilieu

De aanleg en het gebruik van de haven zijn van invloed op het woonmilieu in ruime zin.

Naast geluidhinder en risico's met gevaarlijke stoffen is de barrièrewerking van de haven van betekenis voor de kwaliteit van het woonmilieu.

Recreatie

De plas wordt gebruikt door sportvissers. In de omgeving van de plas wordt gewandeld. Aanleg van de haven zal de recreatieve gebruiksmogelijkheden van het gebied veranderen.

Risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen

Het gebruik van een uitwijkhaven heeft als gevolg dat de veiligheid op de rivier toeneemt. Het risico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen neemt af. Verwacht mag worden dat dit ook het geval zal zijn in de voorhaven van het Maas-Waalkanaal. In variant-B kunnen in het grindgat in tegenstelling tot nu schepen gaan varen met gevaarlijke stoffen, waaraan risico's zijn verbonden. De betekenis hiervan voor het woon- en leefmilieu en het natuurlijk milieu wordt onderzocht, uiteraard gerelateerd aan de nulsituatie en de bestaande wetgeving.

8. Procedures en beleidskader

8.1. Inleiding

Voor de aanleg van de uitwijkhaven zijn na de vaststelling van de streekplanuitwerking (Beleidsplan Uiterwaarden) nog twee besluiten essentieel. Het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat over de projectnota/MER en het besluit over de herziening van het bestemmingsplan. De vaststelling van het ruimtelijk plan, dat als eerste in de aanleg voorziet, is het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidsplan Uiterwaarden. Daarom is er in overleg met de gemeente Beuningen gekozen om eerst het sectorspoor uit te werken: te weten de projectnota met daaraan gekoppeld het milieu-effectrapport. Als de minister van Verkeer en Waterstaat ja zegt, wordt in het kader van de ruimtelijke ordening de gemeentebesturen van Beuningen en Nijmegen gevraagd om de plannen in te passen in de bestemmingsplannen. De milieu-effectrapportage is erop gericht bij het beslissen over de aanleg van de uitwijkhaven (primair bij de besluitvorming door de minister en vervolgens bij de herziening van het bestemmingsplan) zoveel mogelijk duidelijkheid te hebben over de mogelijke milieu-gevolgen en de maatregelen die men kan treffen om de nadelen van eventuele negatieve milieugevolgen te beperken. Het rapport besteedt ook aandacht aan de gevolgen van alternatieve oplossingen met als extreem het niet aanleggen van de haven. Het milieu-effectrapport is niet meer of minder dan een hulpmiddel bij de besluitvorming.

Recent heeft de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer bekend gemaakt dat hij voornemens is om ter uitvoering van artikel 79a, van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) het Besluit milieueffectrapportage (een algemene maatregel van bestuur krachtens artikel 41 van de Wabm) te wijzigen. Het doel daarvan is om de Europese Richtlijn over de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten (85/337/EEG) van 27 juni 1985 correct te implementeren. Het aanleggen van een haven voor schepen groter dan 1350 ton wordt in dat voornemen m.e.r.-plichtig. Bij Besluit van 24 februari 1992 is deze wijziging van het Besluit milieueffectrapportage feitelijk één maand na de publikatie in het Staatsblad (24 maart 1992)-in werking getreden. De procedures die voor het opstellen van het M.E.R. en de projectnota voor de uitwijkhaven nodig zijn, worden samengevoegd tot een projectnota/MER.

8.2. Betrokkenen

- *De Rijkswaterstaat*, (H.I.D.) directie Gelderland is de initiatiefnemer; Rijkswaterstaat wil, ter uitvoering van het regeringsbeleid (SVV II deel d) een uitwijkhaven aanleggen, waarvoor een milieu-effect rapport nodig is.
- *De minister van Verkeer en Waterstaat* is het bevoegd gezag, dat wil zeggen dat de minister de Richtlijnen vaststelt waaraan het M.E.R. moet voldoen en dat hij na het gereedkomen van het M.E.R., dit aan de Richtlijnen toetst. De directeur-generaal van de Rijkswaterstaat bereidt de opstelling van de Richtlijnen en de toetsing voor.
- *Aangewezen wettelijke adviseurs* zijn de regionale inspecteur Milieuhygiëne én de directeur Landbouw, Natuurbeheer en Openluchtrecreatie Gelderland.
- *De MER-commissie* is een door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer benoemde commissie voor de milieu-effectrapportage bestaande uit onafhankelijke deskundigen, die adviezen uitbrengt aan het bevoegd gezag, de minister van Verkeer en Waterstaat.
- *Verenigingen, organisaties, bedrijven, gemeentebesturen van Beuningen en Nijmegen en individuele burgers* die geïnteresseerd zijn in de milieu-effecten van de aanleg van de uitwijkhaven en daarover willen meedenken en praten, zijn daartoe gerechtigd tijdens de te houden inspraakrondes. Zij zijn de zogenoemde insprekers.
- *Het Overlegorgaan Infrastructuur* houdt de inspraak- en adviesronde over het milieu-effectrapport en de andere delen van de projectnota.



Grindgat Weurt vanaf de Waal naar het zuiden

8.3. De procedure

8.3.1. De eerste fase

Het voornemen van Rijkswaterstaat, directie Gelderland, om een als mer-plichtig beschouwde activiteit te ontplooiën is in deze startnotitie verwoord. De startnotitie wordt ter inzage gelegd en iedereen is in de gelegenheid opmerkingen te maken over de inhoud van het te verrichten onderzoek. Tevens zullen de wettelijk adviseurs en de MER-commissie hun visie geven. Aan de hand van de inspraakresultaten en de gegeven adviezen worden richtlijnen voor de M.E.R.-studie vastgesteld door het bevoegd gezag, de minister. In deze richtlijnen wordt aangegeven welke alternatieven en welke milieugevolgen in het milieu-effectrapport moeten worden onderzocht. Rijkswaterstaat, directie Gelderland, start tegelijkertijd met het maken van een projectnota. In de projectnota worden naast de milieugevolgen ook de andere van belang zijnde aspecten onderzocht. Door de sterke onderlinge relaties wordt, conform de procedure bij andere infrastructuurprojecten, gekozen voor een integratie van projectnota met het MER. Rijkswaterstaat, directie Gelderland gaat op basis van de vastgestelde richtlijnen aan de slag en stelt de projectnota/MER op.

8.3.2. De tweede fase

Nadat het onderzoek (MER) gereed is worden de resultaten bekendgemaakt. Tegelijkertijd kan de publicatie en de ter inzage legging van de projectnota gebeuren. In de door het Overlegorgaan Infrastructuur te houden inspraak- en adviesronde zullen zowel de resultaten van het milieu-effectrapport als de rest van de projectnota ter discussie staan. Insprekers en de wettelijke adviseurs kunnen hun visie geven. De MER-commissie beoordeelt het milieu-effectrapport aan de hand van de wet, de uitvoeringsvoorschriften en de richtlijnen.

Bij deze beoordeling betreft de Commissie ook de resultaten van inspraak en advisering. Bij het aanvaarden van het milieu-effectrapport komt de vraag aan de orde of het rapport voldoende informatie geeft om op basis daarvan een besluit te nemen over de aanleg van de uitwijkhaven. Is het antwoord op deze vraag positief dan is hiermee de procedure van het milieu-effectrapport beëindigd. De resultaten van de milieu-effectrapportage worden meegenomen in de besluitvorming door de minister. De minister beslist nadat het Overlegorgaan Infrastructuur aan de minister advies heeft uitgebracht.

8.3.3. De derde fase

Na het besluit van de minister tot aanleg van de uitwijkhaven wordt aan de gemeentebesturen van Beuningen en Nijmegen gevraagd om de haven planologisch in te passen. Hierbij wordt aandacht geschonken aan de onderzochte milieugevolgen, de resultaten van inspraak, advisering (o.a. door de commissieMER en het Overlegorgaan Infrastructuur) en beoordeling. Het ontwerp-bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd. Binnen een maand kan bezwaar worden aangetekend tegen de plannen of onderdelen hiervan.

8.3.4. De vierde fase:bestemmingsplanprocedure

Na afweging van de belangen en ingediende bezwaren nemen de gemeenteraden een definitieve beslissing over de vaststelling van het bestemmingsplan. Tijdens de procedure krijgt iedereen weer de gelegenheid in te spreken en bezwaren kenbaar te maken.

8.3.5. Eindfase: evaluatie

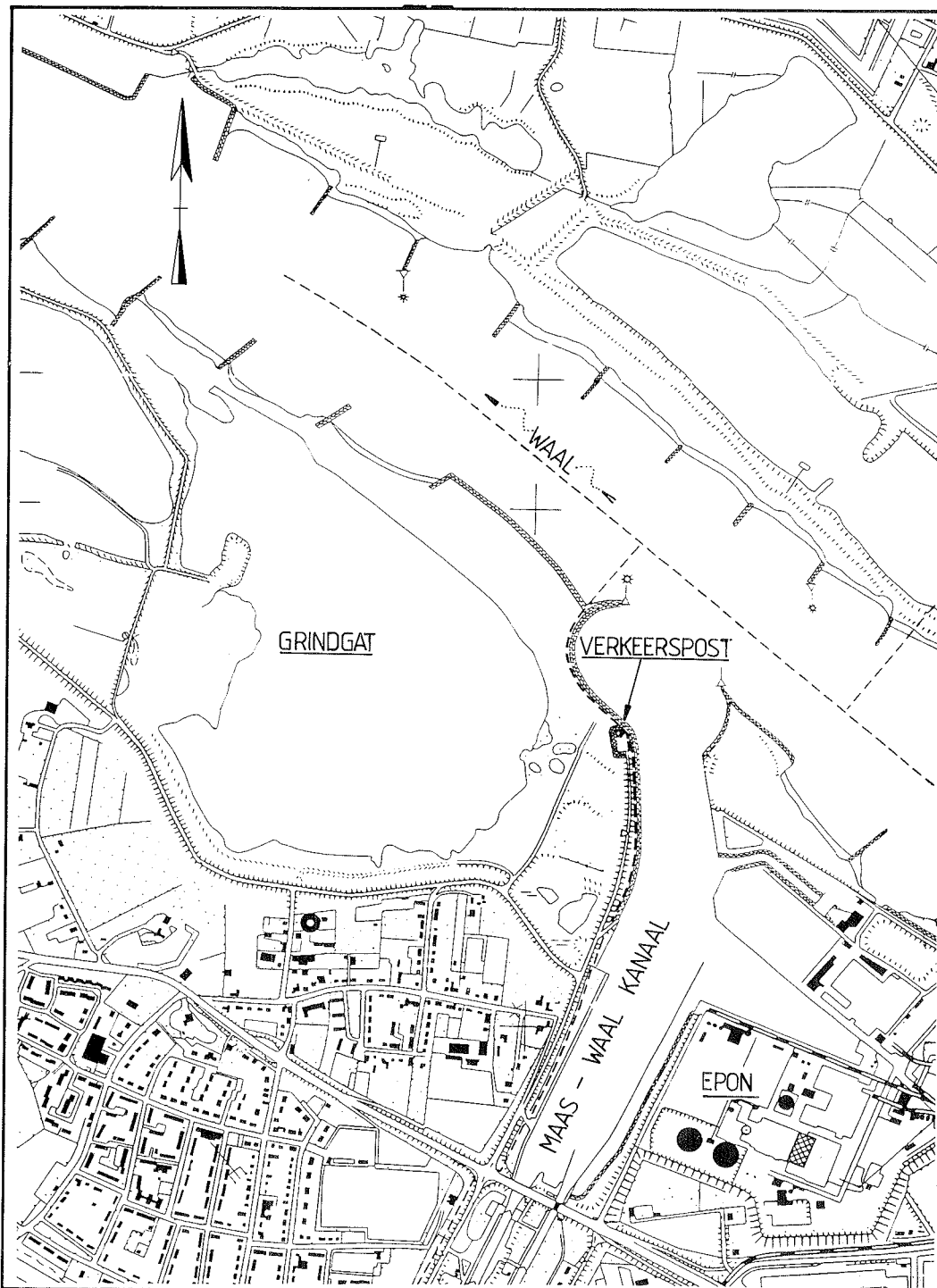
Het bevoegd gezag, in deze de minister van Verkeer en Waterstaat, vergelijkt één jaar na het gereedkomen van de haven de feitelijk optredende gevolgen voor het milieu met de in het MER voorspelde. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan werd verwacht, kan het bevoegd gezag de minister nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

8.4. Juridisch- en beleidskader

De besluitvorming over de projectnota door de minister van Verkeer en Waterstaat is het besluit waarvoor een milieu-effectrapport moet worden opgesteld. Bij de beslissing door de minister dient rekening te worden gehouden met wetgevings- en beleidsdocumenten op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau, waaronder:

- * Rijk:
 - Structuurschema Landinrichting (1984);
 - Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud (1985);
 - Structuurschema Openluchtrecreatie (1985);
 - Notitie "Overnachtingshavens" (TK 19024 no.1 en 2; 1986);
 - Nationaal Natuurbeleidsplan (1989);
 - Nationaal Milieubeleidsplan Plus (1990);
 - Vierde Nota over Ruimtelijke Ordening EXTRA (26/6/91);
 - Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1990);
 - Derde Nota Waterhuishouding (1990);
 - Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport '92 - '96
 - Wetgeving op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, landinrichting, waterverkeer, ruimtelijke ordening en milieu.
- * Provincie:
 - Streekplan Midden Gelderland (1988);
 - Beleidsplan Uiterwaarden (1991);
 - Provinciale beleidsnota's op het gebied van waterbeheer, milieu, natuur- en landschapsbeheer;
 - Verordeningen op het gebied van natuur- en landschapsbescherming, waterbeheer en milieu.
- * Gemeente:
 - Gemeentelijke structuurplannen;
 - Bestemmingsplannen van Beuningen en Nijmegen;
 - Verkeerscirculatieplannen;
 - Gemeentelijke verordeningen.

Bijlage 1: Huidige situatie, overzichtstekening



Tekening 1 : overzichtstekening

foto's
F. Maas

grafische verzorging
meetkundige dienst
afdeling grafische technieken