

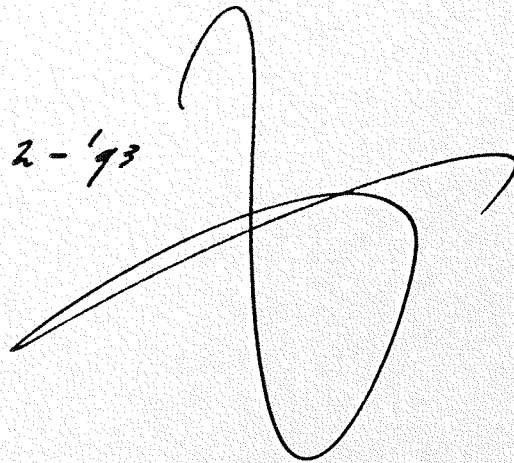
452-59  
64

RICHTLIJNEN MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

TEN BEHOEVE VAN DE PROJECTSTUDIE  
UITWIJKHAVEN WEURT

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 41o, eerste lid, van de wet van 23 april 1986 tot uitbreiding van de Wet Algemene Bepaling Milieuhygiëne (Regelen met betrekking tot milieu-effectrapportage)

's-Gravenhage, 11 - 2 - '93

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a long horizontal stroke extending to the left.

## INHOUDSOPGAVE

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1.  | INLEIDING . . . . .                                   | 1  |
| 2.  | PROBLEEMSTELLING EN DOEL EN BESLUITEN . . . . .       | 2  |
| 2.1 | Motivering van de voorgenomen activiteit . . . . .    | 2  |
| 2.2 | Beleidsuitgangspunten . . . . .                       | 2  |
| 2.3 | Besluitvormingsprocedures . . . . .                   | 3  |
| 3.  | VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN . . . . .     | 4  |
| 3.1 | Algemeen . . . . .                                    | 4  |
| 3.2 | Inrichtingsalternatieven . . . . .                    | 4  |
| 3.4 | Meest milieuvriendelijk alternatief . . . . .         | 5  |
| 3.5 | Nulalternatief . . . . .                              | 6  |
| 3.6 | Slibproblematiek . . . . .                            | 6  |
| 4.  | BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING . . . . . | 7  |
| 4.1 | Bestaande toestand . . . . .                          | 7  |
| 4.2 | Autonome ontwikkeling . . . . .                       | 8  |
| 5.  | GEVOLGEN VOOR HET MILIEU . . . . .                    | 9  |
| 6.  | VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN . . . . .           | 12 |
| 7.  | LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF . . . . .       | 12 |
| 8.  | SAMENVATTING EN PRESENTATIE VAN HET MER . . . . .     | 13 |
|     | Bijlage 1 . . . . .                                   | 14 |

## 1. INLEIDING

In deze procedure ten behoeve van de uitwijkhaven Weurt worden de regels toegepast met betrekking tot de milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet Algemene Bepalingen Milieuhygiene (Wabm). Daarin treedt de hoofddirectie van Rijkswaterstaat op als bevoegd gezag namens de Minister van Verkeer en Waterstaat en de regionale directie Gelderland als initiatiefnemer.

De richtlijnen zijn opgesteld op basis van de adviezen van de werkgroep uit de Commissie voor de Milieu-effectrapportage en de Inspectie van de Volksgezondheid eveneens in de provincie Gelderland alsmede de in het kader van de terinzagelijking van de startnotitie ontvangen reacties. De reacties zijn samengevat en voorzien van commentaar in bijlage 1.

## 2. PROBLEEMSTELLING EN DOEL EN BESLUITEN

### 2.1 Motivering van de voorgenomen activiteit

In de startnotitie voor de milieu-effectrapportage ten behoeve van de projectstudie uitwijkhaven Weurt worden kort het doel, de aanleiding en de achtergronden van de voorgenomen activiteit aangegeven. In het MER dienen deze onderwerpen uitgebreid te worden toegelicht. In ieder geval dient te worden ingegaan op:

- de huidige intensiteit van het scheepvaartverkeer op de Waal en het Maas-Waalkanaal alsmede de verwachte toename van de scheepvaart in continu bedrijf en de consequenties voor de veiligheid daarvan;
- de consequenties voor de veiligheid (en de capaciteit) van de Waal van op de rivier stilliggende binnenvaartschepen.

Mede op basis van de voorgaande punten dient de berekende behoefte aan overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart aan te worden gegeven.

Voorts dient in dit onderdeel van het MER een inschatting van de aard en de frequentie van het gebruik van de calamiteiten- en kegelschepensteiger te worden gegeven.

De noodzaak van alle (mogelijke) onderdelen van de voorgenomen activiteit dient te worden aangetoond aan de hand van een analyse van de ontwikkeling van de scheepvaart, waarbij tevens de ontwikkeling van de 'kleine' scheepvaart, welke potentieel gebruik maakt van de haven, wordt betrokken.

Een belangrijk onderwerp in dit onderdeel van het MER is voorts de locatiekeuze. Deze dient gemotiveerd te worden, mede in relatie tot de ligging van de overige uitwijkhavens. Ook dient te worden aangegeven in hoeverre mogelijke alternatieve locaties (of combinaties daarvan) in Nijmegen en in de nabije omgeving van Nijmegen zijn overwogen en op grond van welke criteria en afwegingen deze zijn afgefallen; hierbij wordt bedoeld op Voorhaven, Noordzijde Waal (Waal sprong), Maas-Waalkanaal, kolenaanvoerhaven en/of terrein EPON, huidige Waalhaven Nijmegen (Nieuwe Haven), verder oostelijk of westelijk. Mede dient hier aan de orde te komen in hoeverre een vergelijkende studie naar de milieu-effecten van alternatieve locaties is uitgevoerd, alsmede de vraag in hoeverre de resultaten van een dergelijke studie i.c. de milieu-effecten de keuze voor de onderhavige locatie hebben bepaald.

### 2.2 Beleidsuitgangspunten

Het MER moet ingaan op relevante door de overheid vastgelegde bestaande of in ontwikkeling zijnde regelgeving en plannen, die invloed uitoefenen op, of beperkingen opleggen aan, dan wel randvoorwaarden stellen aan, de besluiten waarvoor het MER wordt opgesteld.

Daarbij dient ook te worden aangegeven welke plannen met ruimtelijke en milieuconsequenties van de gemeentelijke,

provinciale en rijksoverheden aan de orde zijn. In ieder geval dienen besproken te worden:

- het betreffende bestemmingsplan van de gemeente Beuningen en dat van de gemeente Nijmegen voor het aangrenzende gebied;
- de plannen en wensen van de provincie voor de ontwikkeling van het knooppunt Arnhem - Nijmegen, de zogenaamde Waalsprong, het mogelijk doortrekken van de Rijksweg 73 en de eventuele aanleg van een derde Waalbrug;
- mogelijke alternatieve ruimtelijke claims op het gebied ten behoeve van woningbouw en/of industrie, zoals bijvoorbeeld de plannen van de Gemeente Beuningen met betrekking tot de herbestemming van het terrein van de steenfabriek.

Voorts dient het juridisch en beleidskader, zoals dat in de startnotitie kort is geschetst, uitgewerkt te worden. Met name voor beleid en wetgeving inzake:

- de kwaliteit van water en (water)bodem;
- grondwaterkwaliteit en hydrologische situatie;
- geluidhinder;
- overige verstoringen zoals door verlichting en bewegingen;
- behoud, ontwikkeling en beheer van natuur en landschap;
- baggerspecieberging;
- risico's (externe veiligheid).
- ontgrondingen;
- versnippering.

In de startnotitie wordt een aantal essentiële onderdelen van het beleidskader niet genoemd. In het MER dienen deze wel aan de orde te komen. Het betreft op nationaal niveau de 'Nadere uitwerking riviereengebied van de Vierde nota over de ruimtelijke ordening', het 'Beheersplan Rijkswateren' en het 'Structuurschema Groene Ruimte'. Op internationaal niveau betreft het het 'Rijnactieprogramma' en de 'Ramsarconventie'. Voorts zal uit de inventarisaties moeten blijken of de 'Verdragen van Bern en Bonn', de 'EG-Habitatrichtlijn' en de 'EG-Vogelrichtlijn' relevant zijn voor het gebied. Deze verdragen scheppen (mogelijk) verplichtingen met betrekking tot de bescherming, de ontwikkeling en het beheer van de uiterwaarden en het stroomgebied bij Weurt.

### 2.3 Besluitvormingsprocedures

Vermeld dient te worden ten behoeve van welke besluiten het MER is opgesteld en door wie of welke overheidsinstanties deze besluiten zullen worden genomen. Voorts dient te worden aangegeven welke procedures nog doorlopen moeten worden na afronding van de m.e.r. procedure en welke vergunningen nog moeten worden verleend.

Tevens moet worden beschreven volgens welke tijdsplanning de besluiten naar verwachting zullen worden voorbereid en genomen en welke adviesorganen en -instanties daarbij formeel en informeel betrokken zijn.

### 3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

#### 3.1 Algemeen

In de startnotitie wordt nog geen voorkeur uitgesproken voor ofwel de A-variant (het gedeeltelijk uitgraven van de landengte tussen het grindgat en het Maas-Waalkanaal), ofwel de B-variant (realisering van de uitwijkhaven in het grindgat). Deze beide alternatieven zullen volwaardig en in vergelijkbare mate van detail beschreven dienen te worden.

Voorts dient een meest milieuvriendelijk alternatief te worden beschreven dat de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu omvat. Als referentie geldt de nulvariant, dat wil zeggen het niet uitvoeren van de voorgenomen activiteit, in samenhang met de bestaande toestand en autonome ontwikkeling van het milieu.

#### 3.2 Inrichtingsalternatieven

In de startnotitie is aangegeven dat de inrichtingsalternatieven voor beide varianten dienen te 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. Al deze onderdelen zullen, indien zij deel gaan uitmaken van het voornemen van de initiatiefnemer, in het MER volledig meegenomen dienen te worden.

Bij de beschrijvingen van beide alternatieven dient aandacht te worden gegeven aan:

- de exacte locaties en gedetailleerde ontwerpen van de verschillende inrichtingsvarianten, met inbegrip van varianten voor het toevoerkanaal;
- de hoeveelheden te verwijderen grond, bodemslib, puin en ander afval, alsmede de samenstelling (inclusief, indien significant, de gehalten verontreinigingen) daarvan, de wijze en plaats van verwijdering;
- samenstelling en eigenschappen van toegepaste materialen;
- op welke wijze bij de aanleg rekening wordt gehouden met integraal ketenbeheer (bijvoorbeeld het gebruik van voor hergebruik geschikte materialen) en het streven naar duurzaamheid;
- alle overige kenmerken die van belang zijn voor het beoordelen van de milieu-effecten;
- de consequenties van het eventueel verplaatsen van de ligplaats van de blusboot voor het functioneren van de

brandweer, waarbij, indien relevant, betrokken de bereikbaarheid over de weg en de uitruktijd.

### 3.3 Mitigerende en compenserende maatregelen

Aansluitend bij de inrichtingsalternatieven dienen alle redelijkerwijs in beschouwing te nemen mogelijkheden ter bescherming van het milieu te worden beschreven. Daarbij zou kunnen worden aangesloten bij onderdelen van de inrichtingsalternatieven. In ieder geval dienen aan de orde te komen:

- mogelijkheden voor natuurontwikkeling in de omringende uiterwaarden, het grindgat (dan wel de resterende delen daarvan en de aanleg van natuurvriendelijke oevers, ter compensatie van verlies van natuurwaarden als gevolg van de activiteit;
- mogelijkheden voor het ontwikkelen van recreatiemogelijkheden (waaronder die voor de sportvisserij) ter compensatie van het verlies van bestaande recreatiemogelijkheden voorzover als gevolg van de activiteit;
- verwijdering van verontreinigd bodemmateriaal, in het geval dit plaatsvindt dienen ook voorzieningen tegen verspreiding van verontreinigd bodemmateriaal tijdens de uitvoeringsfase, alsmede de bestemming van het materiaal en de aldaar te treffen voorzieningen tegen verspreiding van verontreinigingen te worden beschreven;
- immobilisatie van verontreinigd bodemslib. In het geval van immobilisatie dienen alle te treffen voorzieningen om de verspreiding van verontreinigd bodemslib tegen te gaan, te worden beschreven;
- voorzieningen om de verspreiding van verontreinigingen vanuit de nieuw in te richten uitwijkhaven naar overig oppervlaktewater en grondwater te voorkomen. Daarbij dient aandacht te worden besteed aan voorzieningen om de verspreiding van verontreinigingen naar overige delen van het grindgat en het daarachter gelegen plassengebied te voorkomen;
- mogelijkheden voor landschappelijke inpassing van de overnachtingshaven, gebouwen en overige infrastructuur;
- toepassing van materialen, gericht op duurzame ontwikkeling.

### 3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijk alternatief is een positief referentiekader voor de beoordeling van de milieugevolgen en milieubescherpende voorzieningen voor de voorgenomen activiteit. Het kan worden geformuleerd aan de hand van de milieuvriendelijke inrichtingsalternatieven en mitigerende en compenserende maatregelen uit de paragrafen 3.2 en 3.3.

Het meest milieuvriendelijke alternatief dient als volwaardig en serieus alternatief meegenomen te worden en zal dus in de zelfde mate van detail als de voorgenomen activiteit beschreven dienen te worden. Als uitgangspunt geldt het optimaliseren

van aanleg en gebruik van de uitwijkhaven vanuit het oogpunt van milieu, natuur en omwonenden. Bij het definiëren van het meest milieuvriendelijke alternatief kan worden gedacht aan de volgende elementen:

- het zoveel mogelijk beperken van hinder en risico voor de (woon)omgeving;
- het optimaal ecologisch functioneren van het studiegebied als onderdeel van de ecologische hoofdstructuur;
- (hydrologische) isolatie van het als uitwijkhaven ingerichte deel van het grindgat (variant B), in combinatie met natuurontwikkeling in de resterende delen;
- volledige verwijdering en verwerking van aanwezig vervuild bodemslib.

### 3.5 Nulalternatief

Het nulalternatief houdt het niet uitvoeren van de voorgenomen activiteit in. Het dient als referentie voor de vergelijking van de milieugevolgen. Er kan mede verwezen worden naar de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan (zie hoofdstuk 4 van deze richtlijnen).

Het is mogelijk dat bij het nulalternatief de huidige ruimtelijke situatie en milieukwaliteit zich in de toekomst zal wijzigen. Op deze mogelijkheden zal het MER globaal dienen in te gaan. Gedoeld wordt op:

- de ontwerp-ontwikkelingsvisie voor het Stedelijk Knooppunt Arnhem - Nijmegen, waarin de provincie Gelderland de betrokken locatie als nader te onderbouwen optie voor de aanleg van een nieuwe haven heeft genoemd, de provincie acht daarbij koppeling met een uitwijkhaven voor de hand liggend;
- ontwikkeling ecologische hoofdstructuur in het kader van het NBP;
- doortrekken rijksweg 73 en aanleg derde Waalbrug;
- industrialisering Staartjeswaard;
- woningbouw Overbetuwe, eveneens in het kader van het knooppunt Arnhem - Nijmegen (toenemende verstedelijking);
- ontwikkeling van een multimodaal transportcentrum (Euro-TransPort, ETP) in het kader van de ontwikkelingsvisie Knooppunt Arnhem - Nijmegen;
- pleziervaartverbinding Maas - IJssel;
- ontwikkeling terrein en haven van de EPON, met name na afbouw van het kolenverbruik.

### 3.6 Slibproblematiek

Een afzonderlijke plaats dient een verkennende beschouwing over de slibproblematiek en over de noodzaak, urgentie en de mogelijkheden die bestaan voor het uitvoeren van waterbodemsanering in te nemen in het geval dat variant B van de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd.



## 4. BESTAANDE TOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING

### 4.1 Bestaande toestand

#### Algemeen

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan, als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, dienen te worden beschreven voor zover van belang voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven. Onzekerheden dienen duidelijk te worden aangegeven. Bestaande literatuur en bestaande veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie. Het is van belang gebruik te maken van voldoende gedetailleerde kaarten. Voor de begrenzing van het studiegebied wordt verwezen naar hoofdstuk 5 van deze richtlijnen. Hieronder worden in een aantal categorieën aandachtspunten opgesomd die in dit onderdeel met name besproken dienen te worden.

#### Veiligheid

In het MER moet de huidige veiligheidssituatie worden beschreven, waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen moeten worden behandeld:

- analyse van de ongevallen op de Waal en in de voorhavens van het Maas-Waalkanaal;
- de getroffen maatregelen om ongevallen te voorkomen;
- effecten op het watermilieu en de veiligheid van overige voorstelbare ongevallen;
- de maatregelen die zijn getroffen om de effecten van ongevallen op het (water)milieu te voorkomen;
- een kwantitatieve risico-analyse, resulterend in  $10^{-6}$  en  $10^{-8}$  contouren voor individueel risico;
- een beschrijving van de groepsrisico's in dat deel van het studiegebied, waarin het individueel risico groter is dan  $10^{-8}$ .

#### Bodem, grond- en oppervlaktewater

- de hoeveelheden baggerspecie en bouw- en sloopafval en eventuele andere afvalstoffen die zijn gestort en de daarin aanwezige verontreinigingen;
- de kwaliteit van oppervlaktewater en waterbodem (inclusief bodemslib), bodem en grondwater;
- fluxen en stromingsrichtingen, en kwaliteit van het grondwater.

#### Vegetatie en fauna

- aanwezige flora en (aquatische) macrofauna, vlinders, vissen, amfibieën, vogels en zoogdieren en de zeldzaamheid en beschermingsstatus van deze soorten;
- overige en potentiële natuurwaarden grindplas, omringende uiterwaarden (met inbegrip van de Staartjeswaard) en dijken.

**Landschap, archeologie en cultuurhistorie**

- ontstaanswijze van het gebied en de huidige structuur;
- landschappelijke waarden;
- eventuele cultuurhistorische waarden.

**Geluid, hinder, woonomgeving en gezondheid**

- beschrijving van het geluidniveau in het studiegebied en door welke bronnen dit niveau wordt bepaald, of er sprake is van een zonering rond het industriegebied en/of van een saneringssituatie;
- het huidige recreatieve gebruik van de grindplas en de omringende uiterwaarden.

**4.2 Autonome ontwikkeling**

Sluit bij de beschrijving van de autonome ontwikkeling aan bij de voornaamste aspecten van de bestaande toestand van het milieu. Besteed met name aandacht aan de mogelijke verspreiding van aanwezige verontreinigingen in het grindgat, in bodem, grondwater en oppervlaktewater. De ontwikkeling van de aanwezige potenties, zonder ontwikkelingsplannen van buitenaf, vormen het referentiepunt voor de effecten van de alternatieven en varianten.

De mogelijkheid van waterbodemsanering in het geval variant B van de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd dient zoals eerder is aangegeven afzonderlijk en globaal aan de orde te komen.

Voorts is de ontwikkeling van het milieu in de uiterwaarden en in de grindplas van belang in het licht van diverse mogelijke ontwikkelingsrichtingen van het gebied onder invloed van de effecten van het beleid zoals aangegeven in de paragrafen 2.2 en 3.5 en van deze richtlijnen.

## 5. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

### Algemeen

De nadruk bij de beschrijving van de gevolgen behoort te liggen op milieugevolgen die onomkeerbaar (blijvend) of nagenoeg onomkeerbaar zijn. De te verwachten gevolgen voor het milieu moeten, indien mogelijk, in hun onderlinge samenhang worden beschouwd. Zij dienen in relatie te worden gebracht met de fysieke ingrepen, de invloed van de door eventueel baggeren vrijkomende verontreinigingen en het gebruik van de haven. Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen de aanleg- en de gebruiksfase.

Als studiegebied wordt aangemerkt de locatie in ruime zin en de aangrenzende gebieden die door de voorgenomen activiteit of de alternatieven kunnen in significante/bespeurbare) mate worden beïnvloed. Tot het studiegebied behoort in ieder geval mede het plassen- en uiterwaardengebied dat zich, vanaf de huidige voorhaven, in westelijke richting uitstrekt tot en met de Moespotsche Waai en de Staartjeswaard. Per milieu-aspect (bodem, water, lucht, geluid, veiligheid e.d.) zal de omvang van het studiegebied verschillen. De beschrijving dient die gebiedsdelen te omvatten, waar (significante/bespeurbare) veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de voorgenomen activiteit en de alternatieven.

In het hier navolgende worden in een aantal categorieën aandachtspunten opgesomd die in ieder geval aan de orde dienen te komen.

### Veiligheid

Voor de gevolgen van beide varianten van de voorgenomen activiteit en het meest milieuvriendelijke alternatief wordt gevraagd aan te geven:

- een beschrijving van de voorstelbare ongevallen en de effecten op het milieu en de veiligheid in de omgeving;
- de  $10^{-6}$  en  $10^{-8}$  individueel risico-contour van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- kwantificering van de groepsrisico's op daarvoor relevante plaatsen en toetsing van deze risico's aan de normering zoals aangegeven in de nota Omgaan met risico's;
- welke maatregelen worden getroffen om ongevallen te voorkomen;
- welke maatregelen worden getroffen om de effecten van ongevallen op het (water)milieu te voorkomen danwel te minimaliseren;
- de mogelijke gevolgen voor de primaire waterkering en de maatregelen om eventuele negatieve effecten te beperken.

Indien kegelschepen in de haven worden toegelaten, moeten de extra veiligheidsmaatregelen, welke worden getroffen, worden beschreven. Tevens dient het effect op de risico's te worden aangegeven. Het effect van het grootst voorstelbare ongeval met kegelschepen met diverse ladingen moet worden beschreven voor de situatie waarbij de weersomstandigheden ongunstig zijn.

**Bodem , grond- en oppervlaktewater**

- verspreiding van verontreinigingen als gevolg van eventuele bagger- en bergingswerkzaamheden en de gevolgen daarvan voor de kwaliteit van bodem, grond- en oppervlaktewater en waterbodem;
- verspreiding van verontreinigd bodemslib als gevolg van de opwoeling door scheepvaartbewegingen;
- te verwachten verontreiniging van oppervlaktewater, waterbodem, bodem en grondwater tijdens de gebruiksfase, waarbij inbegrepen de effecten van eventuele calamiteiten;
- veranderingen in de hydrologische situatie in zowel de binnen- als buitendijkse gebieden (ondermeer veranderingen in de binnendijkse kwel);
- gevolgen van toegepaste materialen.

**Vegetatie en fauna**

- beïnvloeding aanwezige flora en fauna; daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen effecten door de aanleg en het gebruik van de haven en de cumulatieve effecten wanneer ook andere plannen in het gebied worden gerealiseerd; de cumulatieve effecten hoeven slechts indicatief te worden benaderd;
- beïnvloeding overige potentiële natuurwaarden grindplas en omgeving;
- toename verstoring (o.a. geluidniveau, beweging en zichtbaarheid);
- gevolgen voor de potenties voor natuurontwikkeling en herstel van ecologische gebieden langs de rivier;
- gevolgen van de toename van versnippering van het landschap voor de ecologische relaties in het gebied;
- effecten van eventuele veranderingen in inundatieperiode, -frequentie en -duur als gevolg van hydrologische ingrepen.

**Landschap, archeologie en cultuurwaarden**

- landschappelijke karakterverandering gebied;
- beïnvloeding archeologische- en cultuurwaarden van het gebied, indien aanwezig.

**Geluid, hinder, wonen en gezondheid**

- beïnvloeding huidige en effecten toekomstige recreatiemogelijkheden (waaronder sportvisserij);
- hinder tijdens de aanlegfase: geluid, trillingen, overlast door (werk) verkeer);
- hinder tijdens de gebruiksfase zoals havenverlichting en gebruik geluidsinstallaties, hulpmotoren en aggregaten door schepen of havenautoriteiten, toename verkeer;
- beschrijving van de geluideffecten van de haven, in cumulatie met het aanwezige geluidniveau en de in de toekomst te verwachten ontwikkelingen, op indicatieve wijze.

Bij de voorspellingen dient steeds te worden aangegeven welke methoden of modellen zijn gebruikt en waarom. De methoden en modellen die worden gebruikt dienen passend (naar de nieuwste stand van de wetenschap), beproefd en duidelijk gedocumenteerd te zijn.

Aangegeven dient te worden tussen welke grenzen verwachte resultaten kunnen variëren als gevolg van onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en de gebruikte gegevens. Een analyse inzake de gevoeligheid van noodzakelijke aannamen (bijvoorbeeld veronderstellingen en parameters) op de resultaten van berekeningen is noodzakelijk teneinde indicaties te verkrijgen omtrent de gevoeligheid van de resultaten. Bij onzekerheid over het optreden van effecten moeten naast de waarschijnlijke ontwikkeling ook indien relevant door middel van een gevoeligheidsanalyse de effecten in het slechtst denkbare geval worden uitgewerkt.

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu dient er rekening mee te worden gehouden, dat zij tijdelijk of permanent van aard kunnen zijn of zelfs pas op langere termijn waarneembaar kunnen worden.

## 6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

De vergelijking van de alternatieven/varianten dient op een begrijpelijke wijze plaats te vinden aan de hand van toetsingscriteria. Voor de van toepassing zijnde criteria wordt verwezen naar paragraaf 2.2.

De alternatieven en varianten, waaronder het meest milieuvriendelijk alternatief, alsmede de (autonome) ontwikkeling van het milieu moeten op basis van deze criteria met elkaar kunnen worden vergeleken. Per relevant aspect moet een voorkeur kunnen worden gegeven.

De verschillende gevolgen van de alternatieven dienen zo te worden gepresenteerd dat een onderlinge vergelijking mogelijk is en een goed inzicht ontstaat in de verschillende keuzemogelijkheden.

## 7. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

In het MER moet een overzicht worden gegeven van de leemten in kennis en informatie die in het MER zijn blijven bestaan en die tot onzekerheid bij de besluitvorming leiden. Ook moet worden beschreven waarom deze leemten zijn blijven bestaan.

Leemten kunnen bijvoorbeeld zijn:

- gebrek aan gegevens over de aard en de omvang van de activiteit;
- onzekerheden door gebrek aan gegevens bij de beschrijving van de bestaande situatie en van de autonome ontwikkelingen daarin;
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden;
- gebrek aan kennis over oorzaak-gevolg-relaties en mede daardoor onzekerheid over milieugevolgen op kortere of langere termijn;
- onzekerheid over de ontwikkeling van kwaliteitsnormen.
- Deze leemten in kennis mogen niet betrekking hebben op die informatie, welke voor het te nemen besluit essentieel is. Dit soort informatie dient te worden geïdentificeerd.

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie.

Het bevoegd gezag zal gebruikelijkerwijs bij zijn besluit een evaluatie- en monitoringprogramma opstellen van de daadwerkelijk optredende gevolgen voor het milieu. In dit programma zullen de vastgestelde leemten in kennis en informatie worden betrokken. Deze nazorg die eveneens onderdeel vormt van m.e.-r., moet betrekking hebben op de doelgerichtheid van de getroffen voorzieningen en effect-beperkende maatregelen. Het verdient aanbeveling dat in het MER reeds een aanzet wordt gegeven voor dit evaluatieprogramma.

## 8. SAMENVATTING EN PRESENTATIE VAN HET MER

### Samenvatting

De samenvatting dient voor een algemeen publiek als een zelfstandig stuk leesbaar en begrijpelijk te zijn en een goede afspiegeling te vormen van de inhoud van het MER. Het dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- motivering van het doel en het belang van het voornemen;
- de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven.

### Presentatie

Het MER dient als zelfstandig stuk herkenbaar en leesbaar te zijn.

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven mede tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

Voor de overige presentatie wordt het volgende aanbevolen:

- het MER beknopt te houden;
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst in het MER op te nemen en aandacht te besteden aan (het onderscheid tussen) best bestaande en best uitvoerbare technieken.

Bijlage 1: commentaar op de reacties op startnotitie, uitgebracht in het kader van de m.e.r.-procedure voor de projectstudie "Uitwijkhaven Weurt".

Advies Commissie MER

Het advies van de Commissie MER is bijzonder waardevol gebleken en derhalve vrijwel integraal vertaald in de richtlijnen. Op één plaats is ervan afgeweken. Dit betreft de slibproblematiek en de noodzaak, urgentie en de mogelijkheden die bestaan voor het uitvoeren van waterbodemsanering in te nemen in het geval dat variant B van de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd. Dit zal op een afzonderlijke plaats door middel van een verkennende beschouwing aan de orde moeten worden gesteld.



1. H.S.V. De Duivelskolk  
Weurt, 5-10-'92

- a. Vraagt aandacht voor het meer dan nu het geval is geschikt maken van het Grindgat voor de hengelsport. De wensen gaan concreet over de lengte van de oevers, het talud, parkeerplaatsen, aanlegplaatsen, bereikbaarheid en voorzieningen voor gehandicapten.
- Bij de uitwerking van variant B en afhankelijk van de situering ook bij het meest milieuvriendelijk alternatief wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de andere gebruiksmogelijkheden zoals de hengelsport. De gedetailleerde wensen zijn aandachtspunten bij het verdere ontwerpproces.

2 Stichting Werkgroep Milieubeheer voor het  
Stadsgewest Nijmegen,  
10-10-'92

- a. Verzoekt om de begrenzing van het studiegebied aan de westzijde te vergroten voor het onderdeel natuur ook de Moesportsche Waard mee in beschouwing te nemen.
- Dit wordt gedaan voor relevante onderdelen binnen het aspectveld natuur conform het advies van de commissie-m.e.r. (zie hoofdstuk 5).
- b. Aandacht gevraagd voor de "zijdelingse" effecten van andere plannen zoals doortrekking A73 en de herbesteding van het steenfabrieksterrein in de Staartjeswaard.
- Conform het advies van de commissie-m.e.r. zal een apart deel van de studie op een globaal niveau aandacht schenken aan alle andere plannen. Vooral om de relatie aan te geven met de uitwijkhaven Weurt en de invloed op de mogelijke milieu-effecten.
- c. Vraagt attentie voor de slibproblematiek, zowel voor het mogelijk weer in circulatie komen van de vervuilde stoffen als voor een mogelijke sanering van die problematiek.
- Aan beide onderdelen wordt in de studie voldoende aandacht geschonken conform advies van de commissie-m.e.r. (zie hoofdstuk 5).
- d. Doet de suggestie om in een soort nul-optie andere mogelijkheden in de directe omgeving van Nijmegen in beschouwing te nemen.
- In de studie zal een zogenaamde nul-plusoplossing worden gezien. De aangereikte mogelijkheden worden bij de studie betrokken.

3. De Dijkstoel van het polderdistrict Groot Maas en Waal, 12-10-'92
- a. Vraagt aandacht voor de toename van de kwel bij een directe verbinding tussen grindgat en de Waal. Dit aspect wordt via een geohydrologisch onderzoek in beschouwing genomen.
- b. Geeft aan dat aanpassingen aan de dijk slechts mogelijk zijn indien aan een aantal voorwaarden is voldaan. In het onderzoek zullen deze civiel-technische randvoorwaarden expliciet worden meegenomen.
4. B.J.M. Braam, 13-10-'92
- a. Geeft een kritische noot(d) bij het plan. Plaatst het plan tegen de al bestaande veranderingen in Weurt en vraagt om een tegenpres-tatie. In zijn algemeenheid zijn de kritiekpunten gericht op beleidsrealisatie (o.a. vergunning-verlening) van de lokale en regionale overheden. De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
5. Burgemeester en wethouders van Beuningen, 16-10-'92
- a. Verzoekt om het studiegebied uit te breiden naar het oosten, zuiden en westen. Conform het advies van de commissie-m.e.r. wordt voor een aantal relevante aspecten het studiegebied vergroot.
- b. Vraagt aandacht voor de effecten van de extra verkeersbelasting t.b.v. de mogelijke vestiging van toezichthoudende en hulpverlenende diensten. Indien mogelijk worden deze verkeerseffecten kwantitatief in de studie aangegeven. In ieder geval worden deze effecten kwalitatief beschreven.

- c. Gevraagd wordt om ook indien niet van het grindgat gebruik wordt gemaakt de consequenties aan te geven van de vervuilde waterbodem. Alsmede het aandragen van oplossingen.
- In de alternatieven dat niet gekozen wordt voor een haven in het grindgat worden wel de effecten beschreven van de nulsituatie. Dus ook de effecten van de aanwezige vervuilde bodem. Het is niet zo dat dan oplossingen worden aangedragen voor deze vervuiling. Dit zal dan gebeuren in het daarvoor bedoelde programma sanering waterbodems.
- d. Aandacht wordt gevraagd voor de cumulatieve geluidhindereffecten bovenop de geluidhinder van de bestaande industrieterreinen van Nijmegen en Beuningen. Ook met de geplande uitbreiding van de containerterminal.
- De geluidhinderproblematiek wordt zo veel mogelijk als industrielawaai gezien. Bij de bepaling van de geluidhinder wordt ook rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.
- e. Aandacht wordt gevraagd voor de effectaccumulatie die de woonkwaliteit in Weurt negatief beïnvloeden.
- In het uit te voeren onderzoek is een ruime plaats gegeven aan de sociale beleving. Voorop staat het effect te bepalen van de geplande haven op de sociale beleving.
- f. Gepleit wordt om voor veiligheid en geluid ook de Van Heemstraweg in de beschouwing mee te nemen.
- De veiligheidsanalyse richt zich op de scheepvaart. De analyse geeft een beeld voor de situatie met of zonder uitwijkhaven langs de Waal. Die globaal uitmondt in een regionale vergelijking en een vergelijking op lokaal niveau in de omgeving van Weurt (Waal/Maas-Waalkanaal/uitwijkhaven). Industrielawaai (van de haven) en verkeerslawaai (van de weg) zijn niet te accumuleren.

- g. Vraagt uitdrukkelijke aandacht voor de landschappelijke inpassing van de plannen. Hier wordt ruim aandacht aan geschonken.
- h. Vraagt zich af of een voorhaven voor industriezandwinning of een industriehaven in het kader van het stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen geen soelaas kan bieden voor de behoefte tot overnachten. De voorhaven voor de industriezandwinning (H1-lokatie) ligt halverwege IJzendoorn en Nijmegen en is door deze situering niet geschikt als alternatief. Het masterplan Eurotransport (ETP) van het knooppunt wordt nog nader onderzocht in de studie. Dat onderzoek beperkt zich tot een globale verkenning naar ruimtelijke mogelijkheden en voorwaarden waaronder het ETP wordt gerealiseerd.

6. drs. A.Th.M. Burgers, 3-10-'92

- a. Vraagt uitbreiding van het studiegebied ten zuiden voor geluid en risico's en naar het westen voor wateroverlast.

Zoals het er nu naar uitziet verandert er niets aan de geluid- en risicosituatie ten zuiden van de Van Heemstraweg. Dus voorlopig geen uitbreiding van het onderzoeksgebied voor deze twee aspecten.

De wateroverlast en de dientengevolge vermindering van de gebruiksmogelijkheden en kwaliteit van het gebied ten westen van het Grindgat zijn economische effecten die niet in het MER, maar wel in de projectnota aan de orde komen.

- b. Verzoekt onderzoek te doen naar de kwelproblematiek.

Dit aspect wordt via een geohydrologisch onderzoek in beschouwing genomen.

7. Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, 9-10-'92

- a. Deelt mede dat in het gebied geen archeologische belangen in het geding zijn.

8. Stichting werkgroep Weurt+, 16-10-'92

- a. Verzoekt tot uitbreiding van het onderzoeksgebied ook ten zuiden van de Van Heemstraweg zodat de gehele bebouwde kom van Weurt in het MER wordt meegenomen. Zo ook naar het westen (Moespotsche Waard).

Conform het advies van de commissie-m.e.r. wordt voor een aantal relevante aspecten het studiegebied vergroot.

- b. Verzoekt om onderzoek naar de cumulatieve effecten van de voorgenomen activiteit in relatie met de reeds bestaande bedrijvigheid welke eveneens Weurt beïnvloeden. Waar mogelijk en zinvol worden de extra-effecten van het voorgenomen plan in beeld gebracht. De cumulatie van de bestaande milieu-hinderaspecten in Weurt is geen onderwerp van deze studie.
- c. Vraagt aandacht voor horizonvervuiling door de op te richten gebouwen. De landschappelijke inpassing van het plan is een apart onderdeel van studie. De gebouwen vallen daar expliciet onder.
- d. Vraagt de uitwerking van een echte nuloptie in de vorm van een andere lokatie (niet in Weurt). Bij een nuloptie wordt het probleem niet opgelost en ook geen haven gerealiseerd!
- e. Verzoekt om onderzoek naar de effecten op de aan- en afvoerwegen naar en van de voorgenomen locatie. Indien mogelijk worden deze verkeerseffecten kwantitatief in de studie aangegeven. In ieder geval worden deze effecten kwalitatief beschreven.
9. De regionaal inspecteur van de volksgezondheid voor de milieuhygiëne voor Gelderland, 16-10-'92
- a. Vraagt attentie voor plannen van derden die direct van invloed zijn op dit plan. Conform het gevraagde in de aanbiedingsbrief van het advies van de commissie-m.e.r. wordt in het MER globaal aandacht besteed aan alle relevante regionale en lokale plannen, die een relatie hebben met de uitwijkhaven. Bij de effectbeschrijving wordt aangegeven wat die relatie concreet inhoudt. Uiteraard globaal.

- b. Vraagt om lokatie Valburg als een derde variant te onderzoeken. Lokatie Valburg moet nog gegraven worden, moet nog ontsloten worden en last but not least er moet door de politiek en het bedrijfsleven nog gekozen worden voor een ETP. Het masterplan Eurotransport (ETP) van het knooppunt wordt voor de probleemanalyse nog nader onderzocht. Dat onderzoek beperkt zich tot een globale verkenning naar ruimtelijke mogelijkheden en voorwaarden waaronder het ETP wordt gerealiseerd.
- c. Constateert dat er nog weinig over de aard en de omvang van de bodemverontreiniging in het Weurtse Grindgat bekend is. Dit zodanig groot probleem kan zijn, dat een oplossing in het kader van een havenaanleg niet tot de reële opties behoort. Alternatief B is dan geen alternatief. Er wordt hier gekozen om het probleem en de mogelijke oplossingen eerst helder boven tafel te krijgen.
- d. Vraagt attentie voor de landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden van het westelijk deel van het grindgat en de daarachter gelegen plassen. Dit betekent in ieder geval een fysieke scheiding in de vorm van een dijk of wal tussen uitwijkhaven en het overige plassengebied. Het onderzoek gaat conform het advies van de commissie m.e.r. expliciet in op de ecologische en natuurwaarden van het grindgat en het uiterwaardengebied ten westen van het grindgat. Het is niet zo dat nu al voor definitieve uitvoeringsaspecten wordt gekozen.

- e. Vraagt naar een toegesneden normstelling voor de kegelschepen die in de uitwijkhavens mogen liggen. Het gaat om éénkegelschepen die bij variant B van de haven gebruik mogen maken. Uiteraard gelden daarvoor de bestaande wettelijke veiligheidszones. Een uitgebreide veiligheidsanalyse conform het advies van de commissie-m.e.r. maakt onderdeel uit van het MER.
- f. Vraagt om een minimalisering van de geluidhinder en stelt dat de hinder vergelijkbaar is met industrielawaai. De geluidhinderproblematiek wordt zo veel mogelijk als industrielawaai gezien. Bij de bepaling van de geluidhinder wordt ook rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen.
- g. De suggestie wordt gedaan om de totale activiteit te herleiden tot enkelvoudige ingrepen. Dit wordt waar mogelijk en zinvol gedaan. Belangrijker dan deze herleiding is de in het advies van de commissie-m.e.r. aangegeven mogelijkheid om de te verwachten gevolgen voor het milieu, indien mogelijk, in hun onderlinge samenhang te beschouwen (zie hoofdstuk 5).
- h. De suggestie wordt gedaan om een bruikbare set reeds bekende dosis-effectrelaties op te bouwen en aan te geven waar een deskundigenoordeel wordt gebruikt. Waar mogelijk wordt in de studie gebruik gemaakt van een verantwoord gebruik van bestaande dosis-effectrelaties. Indien deze niet of onvoldoende aanwezig zijn wordt teruggevallen op een deskundigenoordeel.



- i. Vraagt om in ieder geval de volgende milieu-effecten te onderzoeken:  
 \* effecten op de bodemverontreiniging (m.n. variant B). Niet alleen effecten ter plaatse maar ook effecten elders waar de stoffen worden verwerkt en/of opgeslagen;  
 \*effecten op de waterkwaliteit (m.n. het resterend plassen gebied);  
 \*effecten op natuur en landschap (m.n. het resterend plassen gebied);  
 \*effecten op het akoestisch milieu in Weurt;  
 \*effecten op de risicosituatie in Weurt;  
 \*effecten op de risicosituatie voor de scheepvaart.
- Hieraan wordt aandacht besteed conform het advies van de commissie-m.e.r. (zie hoofdstuk 5).
- j. Verzoekt om de te ontwikkelen alternatieven vooraf in te perken. Naast wettelijke ook beleidsmatige beperkingen.
- Uiteraard wordt voldaan aan wettelijke bepalingen en beperkingen. Beleidsmatige uitspraken zijn zowel bouwstenen tijdens als toetsstenen aan het einde van de studie. Er wordt in de studie dus niet op de voorgestelde rigide manier mee gewerkt.
- k. Vraagt om een nul-alternatief te ontwikkelen dat rekening houdt met alle huidige beleidsvoornemens.
- Het nul-alternatief wordt ontwikkeld conform het advies van de commissie-m.e.r. (hoofdstuk 4).
- l. Vraagt om het ontwikkelen van een meest milieuvriendelijk alternatief dat maximaal het westelijk deel van het grindgat en de daar achter gelegen plassen ontziet en dat geen enkele hinder veroorzaakt voor de kern Weurt.
- Conform het advies van de commissie-m.e.r. wordt het meest milieuvriendelijke alternatief ontwikkeld. Dit gebeurt op basis van verkregen inzichten na het bepalen van de effecten van de varianten A en B.

10. Gedeputeerde Staten van Gelderland, 21-10-'92

- a. Doet de suggestie om een of meerdere varianten te ontwikkelen in combinatie met de overslaghaven (ETP) aan de noordzijde van de Waal. Lokatie Valburg moet nog gegraven worden, moet nog ontsloten worden en moet door de provinciale staten van Gelderland en het bedrijfsleven (o.a. NS) nog gekozen worden voor een ETP. Het masterplan Eurotransport (ETP) van het knooppunt wordt voor de probleem-analyse nog nader onderzocht. Dat onderzoek beperkt zich tot een verkenning naar de ruimtelijke mogelijkheden en de voorwaarden waaronder het ETP wordt gerealiseerd.
- b. Merkt op dat de provincie niet als betrokkene is genoemd. Voor deze MER-procedure is het correct dat de provincie apart als direct betrokkene (en mogelijke inspreker) wordt genoemd.

11A M. Hermans, 21-9-'92

- a. Vraagt attentie voor de risico's met het vervoer gevaarlijke stoffen. Hieraan wordt aandacht besteed conform het advies van de commissie-m.e.r. (hoofdstukken 4 en 5).

- b. Vraagt aandacht voor alternatieve locaties zoals de Waalhaven, kanaalhavens en de noordzijde van de Waal (ETP). De alternatieve lokaties worden nu ook al voor een deel benut. In een soort nulplus-oplossing zullen de mogelijkheden binnen de bestaande constellatie worden gezien. Ten aanzien van de plannen voor de noordzijde van de Waal het volgende. Lokatie Valburg moet nog gegraven worden, moet nog ontsloten worden en moet door de provinciale staten van Gelderland en het bedrijfsleven (o.a. NS) nog gekozen worden voor een ETP. Het masterplan Eurotransport (ETP) van het knooppunt wordt voor de probleemanalyse nog nader onderzocht. Dat onderzoek beperkt zich tot een verkenning naar de ruimtelijke mogelijkheden en de voorwaarden waaronder het ETP wordt gerealiseerd.
- c. Vraagt aandacht voor het vervuilde slib in de situatie dat het grindgat op de plaats blijft liggen. In de alternatieven dat niet gekozen wordt voor een haven in het grindgat worden wel de effecten beschreven van de nulsituatie. Dus ook de effecten van de aanwezige vervuilde bodem. Het is niet zo dat dan oplossingen worden aangedragen voor deze vervuiling. Dit zal dan gebeuren in het daarvoor bedoelde programma sanering waterbodems.
- 11B J.L.M. Breuker, 21-9-'92
- a. Komt er nog een bunker-mogelijkheden voor de scheepvaart in de nieuwe haven? Nee.

- b. Vraagt om een ontsluiting van de haven direct aan de Waal. Vooralsnog wordt om veiligheidsredenen een ontsluiting gedacht aan de voorhaven van het Maas-Waalkanaal.
- c. Gaat Rijkswaterstaat er vanuit dat de Waalhaven op termijn dicht gaat? In een nog te ontwikkelen nulplus-variant wordt de Waalhaven bezien. Het definitief sluiten van de Waalhaven (is een gemeentelijke verantwoordelijkheid) levert extra capaciteitsproblemen op.
- d. Meent dat door de kosten van variant B i.v.m. de slibproblematiek deze variant op voorhand niet haalbaar is. Er wordt hier gekozen om het probleem en de mogelijke oplossingen eerst helder boven tafel te krijgen.

11C C. van Laarhoven,  
21-9-'92

- a. Vraagt aandacht voor de extra verkeersoverlast. Indien mogelijk worden deze verkeerseffecten kwantitatief in de studie aangegeven. In ieder geval worden deze effecten kwalitatief beschreven.
- b. Doet de suggestie de locatie aan de noordzijde van de Waal (ETP) mee in beschouwing te nemen. Lokatie Valburg moet nog gegraven worden, moet nog ontsloten worden en last but not least er moet door de provinciale staten van Gelderland en het bedrijfsleven (o.a. NS) nog gekozen worden voor een ETP. Het masterplan Eurotransport (ETP) van het knooppunt wordt voor de probleem-analyse nog nader onderzocht. Dat onderzoek beperkt zich tot een verkenning naar de ruimtelijke mogelijkheden en de voorwaarden waaronder het ETP wordt gerealiseerd.
- c. Vraagt of een geluidswal noodzakelijk is. Dit kan uit het MER blijken, maar is niet op voorhand aan te geven.

11D J. Hendricx, 21-9-'92

- a. Vraagt aandacht voor de betrouwbaarheid van het onderzoek daar initiatiefnemer en uitvoerder van het onderzoek dezelfde instantie is. Dit is correct volgens het Besluit MER. De uitkomsten worden echter getoetst door de onafhankelijke commissie m.e.r..

13. Vleermuiswerkgroep Nederland/svo, 27-10-'92

- a. Meldt dat zover het VLEN/svo bekend is, is de lokatie van de voorgenomen activiteit van ondergeschikt belang voor vleermuizen. En achten het dan ook niet noodzakelijk dat in het MER apart aandacht wordt besteed aan de gevolgen van de activiteit voor vleermuizen. Waarvan acte.

14. Regionale brandweer Nijmegen en omstreken, 5-10-'92

- a. Vraagt attentie voor de risico's van een ligplaats van kegelschepen voor de omgeving. Vraagt om de bepaling van de risicocontouren tien tot de min zesde en tien tot de min achtste. Vervolgens wordt een uitgangspunt gedefinieerd voor de veiligheid. Hieraan wordt aandacht besteed conform het advies van de commissie m.e.r. (hoofdstukken 4 en 5).

14. Gelderse Milieufederatie, 9-11-'92

- a. Doet de suggestie om nader te kijken naar de ontwikkelingen op het aangrenzende EPON-terrein. Op termijn wordt de kolencentrale buiten werking gesteld en komt de huidige functie kolenoverslag te vervallen.
- Het tweede structuurschema Elektriciteitsvoorziening is nog een voornemen. Het elektriciteitsplan 1993-2002 geeft aan dat de huidige eenheid G-13 met 602Mw nog tot 2007 in bedrijf blijft. Het is dus geen direct, en op termijn ook geen zeker, alternatief. Wel wordt in het MER alle mogelijkheden bij de EPON gezien in het kader van een nul-plus-oplossing.
- b. Vreest toekomstige ongewenste ontwikkelingen en neveneffecten:
- \* extra bedrijvigheid rondom de haven;
  - \* ontstaan van een volwaardige haven;
  - \* extra voorzieningen zoals brandstofdistributie en inname afvalstoffen;
  - \* frustreren mogelijkheid van het aanleggen van een stadsbrug.
- Het ontstaan van extra bedrijvigheid is een planologische aangelegenheid die de verantwoordelijkheid is van de gemeente. Rijkswaterstaat is niet van plan om haventerrein voor bedrijven te realiseren. De haven heeft een exclusieve functie voor hulpdiensten (van de overheid) en er mag slechts drie nachten achter elkaar worden overnacht door binnenschepen. Er is uitdrukkelijk gekozen om niet afvalstoffen in te nemen en/of handelsactiviteiten (bunkerschip) toe te staan.
- De mogelijke situeringen van een uitwijkhaven lijkt een stadsbrug die waarschijnlijk meer oostwaards moet liggen niet te frustreren. In een algemeen deel van de studie wordt intensief ingegaan op de bestaande plannen binnen de regio. Dit conform de aanbiedingsbrief bij het advies van de commissie m.e.r..