

startnotitie i.h.k.v. milieueffectrapportage

binnenvaarthaven met industrieterrein

aan Amsterdam-Rijnkanaal

1057-2
(24)

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	2
1.1 Aanleiding startnotitie	2
1.2 Stadium planvoorbereiding	3
1.3 Doel van de startnotitie en de m.e.r.-procedure	3
1.4 Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 Nut en noodzaak	4
2.1 Karakterschets Wijk bij Duurstede	4
2.2 Waarom uitbreiding bedrijfsterrein?	4
2.3 Waarom bedrijfsterrein aan het water?	5
Hoofdstuk 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven	6
3.1 Voorgenomen activiteit	6
3.2 Nader uit te werken alternatieven	6
3.2.1 nulalternatief	6
3.2.2 alternatief Langshaven	6
Hoofdstuk 4 Huidige situatie, autonome ontwikkelingen en effecten aanleg Langshaven	6
4.1 Inleiding	6
4.2 Huidige haven	7
4.2.1 autonome ontwikkelingen in de huidige haven	7
4.2.2 beschrijving van en effecten in de huidige haven	7
4.3 Langshaven	9
4.3.1 autonome ontwikkelingen in de nieuwe haven	9
4.3.2 beschrijving van en effecten in de nieuwe haven	10
Hoofdstuk 5 Besluiten beleidskader en procedures	13
5.1 Beleidskader en plannen	13
5.2 Besluitvormingsprocedure	13

Bijlagen:

1. Begrippen en afkortingen
2. Voorontwerp-bestemmingsplan Langshaven
3. Uittreksel streekplan provincie Utrecht
4. Rapport Grontmij bedrijfsterrein
5. Ontwikkelingskaart voorontwerp bestemmingsplan buitengebied
6. Rapport Grontmij openbare laad - en loskade
7. Akoestisch onderzoek
8. Bodemonderzoek

1. Inleiding

1.1 Aanleiding startnotitie

Vanwege de ontstaansgeschiedenis van Wijk bij Duurstede zijn er momenteel twee bedrijven net buiten het historisch centrum gelegen die een hoge milieubelasting genereren. Het is derhalve om milieuhygiënische redenen gewenst deze bedrijven te verplaatsen. Daarnaast is er sprake van een aantasting van het beschermde stadsgezicht van Wijk bij Duurstede. De twee bedrijven betreffen een zand- en grindhandel en een betonmortelcentrale en zijn gelegen aan de binnenvaarthaven van de binnenstad.

Onder invloed van het provinciaal restrictief ruimtelijke ordeningsbeleid heeft Wijk bij Duurstede in principe geen mogelijkheden meer om extra ruimte te bieden aan bedrijven. Hierdoor is het vinden van een alternatieve vestigingslocatie voor te verplaatsen bedrijven zeer moeilijk. Het vinden van een alternatieve vestigingslocatie voor de onderhavige bedrijven binnen de bestaande bebouwde kom is een onhaalbare zaak.

Teneinde toch mogelijkheden te bieden voor de verplaatsing heeft de provincie in het streekplan de mogelijkheid geopend voor de aanleg van een nieuw industrieterrein dat in eerste instantie is bedoeld voor de twee bedrijven aan de huidige haven. Onlosmakelijk onderdeel van het nieuwe industrieterrein is een laad- en loskade, aangezien de bedrijven aan de haven van de binnenstad watergebonden zijn. Deze bedrijven gebruiken schepen met een laadvermogen van meer dan 1350 ton. In verband met de aangetoonde behoefte bij andere lokale bedrijven aan bedrijfsground is de toelaatbare oppervlakte van het industrieterrein groter dan noodzakelijk is voor de onderhavige bedrijven. De provincie heeft daarbij de eis gesteld dat de resterende gronden slechts mogen worden gebruikt voor verplaatsing/uitbreiding van lokale bedrijven of nieuwvestiging van bedrijven die aansluiten bij de lokale werkgelegenheidsstructuur. De gemeente heeft aangegeven de resterende gronden in eerste instantie te willen gebruiken voor te verplaatsen of uit te breiden lokale bedrijven.

Op kaart 1 is de locatie aangegeven van de binnenvaarthaven en het nieuwe industriegebied (hierna te noemen Langshaven) en de huidige vestigingslocatie van de onderhavige bedrijven aan de haven nabij de binnenstad van Wijk bij Duurstede (hierna te noemen Lekhaven).

Bij de voorbereidingen voor de realisatie van het nieuwe industrieterrein is in een vroegtijdig stadium (1996) onderzocht of een milieu-effectrapportage (MER.) moest worden doorlopen. Volgens het toen geldende Besluit m.e.r. 1994 was er geen m.e.r. noodzakelijk aangezien in het streekplan al was voorzien in het nieuwe industrieterrein met binnenvaarthaven. Aan het streekplan is geen m.e.r. voorafgegaan.

Door de circulaire van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, kenmerk DGM/BMB/Mbb 99140766, d.d. 25 februari 1999, is de gemeente in kennis gesteld van het feit dat het Hof van Justitie te Luxemburg geen uitzonderingen van de m.e.r.-plicht toelaat als een nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld dat een m.e.r.-plichtig project herhaalt uit een eerder plan dat zonder toepassing van een m.e.r. is vastgesteld. Voor de aanleg van de beoogde haven voor de binnenvaart, bevaarbaar voor schepen met een laadvermogen van meer dan 1350 en het daaraan verbonden nieuwe industrieterrein is daarom deze MER. opgesteld.

1.2 Stadium planvoorbereiding

Zoals bovenstaand al is vermeld is de locatie van de Langshaven aangewezen in het streekplan, vastgesteld d.d. 1 juli 1994 (zie bijlagen). In het kader van de vaststellingsprocedure van het streekplan heeft een ieder de gelegenheid gehad zienswijzen naar voren te brengen en bezwaren in te dienen.

Na de vaststelling van dit streekplan zijn de onderhandelingen gevoerd met potentiële ontwikkelaars van Langshaven. Uiteindelijk is één bedrijf geselecteerd die de ontwikkeling van Langshaven voor haar rekening neemt tot en met het bouwrijp maken. De daarop volgende gronduitgifte wordt door de gemeente verzorgt.

Na de selectie van ontwikkelaars is uitgebreid bodemonderzoek verricht op het beoogde nieuwe industrieterrein. Tevens is een gedetailleerd akoestisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de bepaling van de geluidscontouren.

Op basis van o.a. de resultaten van de bovengenoemde onderzoeken is een bestemmingsplan opgesteld. Dit bestemmingsplan heeft inmiddels de inspraakprocedure en het wettelijke vooroverleg (excl. de Provinciale Planologische Commissie (PPC)) doorlopen. Net voordat het bestemmingsplan zou worden opgestuurd naar de PPC werd duidelijk dat het opstellen van een MER voor Langshaven noodzakelijk was.

Gelijktijdig met de bovengenoemde onderzoeken is gestart met de verwerving van gronden. Momenteel zijn de benodigde gronden voor $\pm 80\%$ verworven.

Met de beoogde bedrijven voor Langshaven zijn steeds concretere gesprekken gevoerd. Momenteel zijn de onderhandelingen gaande over de inrichting van het terrein. In dit kader is recentelijk een onderzoek afgerond met betrekking tot de haalbaarheid en organisatiemogelijkheden van een openbare laad- en loskade aan de Langshaven voor plaatselijke bedrijven.

Bij de feitelijke locatiekeuze van Langshaven zijn die aspecten die een rol spelen bij deze MER reeds volledig afgewogen. Daardoor is het ook mogelijk achteraf deze keuze in deze MER te onderbouwen

1.3 Doel van de startnotitie en de m.e.r.-procedure

De voorliggende (uitgebreide) startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.-procedure. De functie van de notitie is om informatie te geven over de aanleiding en het doel van het initiatief, de mogelijke activiteiten, de inrichting daarvan en de gevolgen voor het milieu, de m.e.r.-procedure en het te nemen besluit. Tevens wordt ingegaan op de relevante besluiten, het beleidskader en de procedures. In de notitie worden die effecten beschreven die relevant zijn voor de besluitvorming over Langshaven.

Gezien het gestelde in de voorgaande paragraaf is al veel bekend over de optredende gevolgen voor het milieu. In deze startnotitie is derhalve niet volstaan met het aangeven van de aspecten die zullen worden onderzocht, maar wordt tevens inzicht gegeven in de daadwerkelijke gevolgen die zullen optreden door de aanleg van de Langshaven. In dit verband kan deze uitgebreide startnotitie wordt gezien als een indicatieve MER, waarbij als vraag centraal staat:

“Wat moet nog worden toegevoegd om te kunnen spreken van een volwaardige MER?”

1.4 Leeswijzer

De voorliggende notitie is als volgt opgebouwd:

- In hoofdstuk 2 zijn het nut en de noodzaak voor de aanleg van een industrieterrein aan het water beschreven;
- in hoofdstuk 3 is een omschrijving gegeven van de voorgenomen activiteit, waarbij het nulalternatief en het alternatief Langshaven zijn beschreven;
- hoofdstuk 4 geeft een beschrijving van de huidige situatie van, de toekomstige autonome ontwikkelingen in en de effecten van de aanleg van Langshaven voor de (omgeving van) Lekhaven en Langshaven zelf.
- in hoofdstuk 5 is een toelichting gegeven op de relevante besluiten, het beleidskader en de m.e.r.-procedure.

2. Nut en noodzaak

2.1. Karakterschets Wijk bij Duurstede

De gemeente Wijk bij Duurstede is ontstaan langs de Lek en ligt op het kruispunt van deze rivier met het Amsterdam-Rijnkanaal.

Rond de historische kern is de stad langzaam uitgebreid. In 1965 ontstonden er plannen om Wijk bij Duurstede te laten uitgroeien als woonkern, zodat een surplus aan inwoners van de stad Utrecht en de Heuvelrug kon worden opgenomen. Sindsdien zijn de wijken de Heul, Noorderwaard en de Horden aangelegd (zie kaart 1). Thans wordt de wijk de Geer gebouwd waarvan meer dan de helft van de te bouwen woningen inmiddels zijn gerealiseerd. Het voorzieningenniveau heeft gelijke tred gehouden; de gemeente beschikt nu over een aanbod dat passend is bij haar omvang. In de periode tot ca 1992 is ook bedrijfsterrein Broekweg ontwikkeld en grotendeels gerealiseerd. Het merendeel van de Wijkse bedrijvigheid is hier geconcentreerd. Begin van de negentiger jaren ontstond dan ook het probleem dat het aanbod van bedrijfsterrein nagenoeg was uitgeput. In de Lekhaven is een aantal bedrijven gevestigd dat gericht is op de aan- en afvoer van grondstoffen (zand en grind) over water. De (beperkte) groei van economische activiteiten in Wijk bij Duurstede heeft niet kunnen voorkomen dat de uitgaande pendel (gericht op Utrecht, Veenendaal en Amersfoort) is toegenomen.

Per 1 januari 1996 heeft er een gemeentelijk herindeling plaatsgevonden waardoor de kernen Wijk bij Duurstede, Langbroek en Cothen tot één gemeente zijn samengevoegd. Die samenvoeging heeft in de voorraad van bedrijfsterrein geen verandering gebracht. Ook in de kernen Langbroek en Cothen zijn geen bedrijfsterreinen aanwezig waar nog mogelijkheden zijn voor de vestiging van te verplaatsen bedrijven of de uitbreiding van reeds aanwezige bedrijven.

2.2 Waarom uitbreiding bedrijfsterrein ?

In 1992 heeft de gemeente Wijk bij Duurstede, Grontmij nv opdracht gegeven te onderzoeken of de gemeente nog in voldoende mate beschikt over een op de markt afgestemde hoeveelheid bedrijfsterrein. Daarbij werd met name gedacht aan het kunnen behouden van eigen bedrijven die uiteindelijk bijdragen aan een gezonde economische structuur binnen de gemeente. Het behoud van werkgelegenheid binnen de gemeentegrenzen is bovendien van belang om de uitgaande pendel te beperken.

Op dat moment (1992) was het bestaande reguliere bedrijfsterrein Broekweg zo goed als uitgegeven. De vraag of er bedrijfsterrein bij moest komen was dus actueel en bovendien wilde de gemeente de thans nog aan de Lekhaven gevestigde bedrijvigheid verplaatsen vanwege de hinder voor de

omgeving. De Lekhaven zou dan kunnen worden herbestemd tot een meer passende functie bijvoorbeeld een passantenhaven (recreatieve functie).

Het door Grontmij uitgevoerde onderzoek heeft uiteindelijk geresulteerd in een rapport (zie bijlagen) waarin achtereenvolgens de economische structuur van Wijk bij Duurstede is onderzocht. Vervolgens is de vraagontwikkeling en het bestaand aanbod aan bedrijfsterrein in de regio met elkaar geconfronteerd. Hoewel het rapport op zich al weer enigszins gedateerd is (november 1992) worden de conclusies voor dit moment nog steeds als waardevol beschouwd. Uiteindelijk is dit rapport mede de basis geweest voor het in gang zetten van een ontwikkeling om te komen tot uitbreiding van bedrijfsterrein. Zonder verder op de onderbouwing van het onderzoek in te gaan, daarvoor wordt verwezen naar het als bijlage bijgevoegd rapport, luiden enkele relevante conclusies als volgt :

- De hoeveelheid bedrijfsterrein met 6 tot 10 hectare uitbreiden om aan de lokale ruimtebehoefte van het bedrijfsleven tegemoet te komen.
- Voor het doorgaan van de plannen met betrekking tot het waterfront (langs de Lek), is het van groot belang dat de gemeente de beschikking krijgt over een extra aanbod aan (nat) bedrijfsterrein.
- Uit werkgelegenheids- en pendeloogpunt moet de gemeente haar bedrijvenbestand behouden en zo mogelijk uitbreiden.
- Vanuit de regio bestaan geen argumenten om de vraagprognose op te hogen.

2.3. Waarom bedrijfsterrein aan het water ?

In de Lekhaven is een aantal bedrijven gevestigd dat gericht is op de aan- en afvoer van grondstoffen. Een van die bedrijven is een betonmortelcentrale waarvan duidelijk is dat die of op de huidige locatie gigantisch moet investeren om te voldoen aan de huidige milieunormen, of moet verplaatsen naar een locatie waar geen onaanvaardbare hinder voor de omgeving plaats zal vinden. Naast het feit dat het hier gaat om activiteiten die de nodige milieuhinder veroorzaken is er tevens sprake van visuele hinder door deze bedrijfsactiviteiten.

Vanuit de gemeente bestaat reeds lange tijd de wens om aan de Lekhaven een waterfront te ontwikkelen. Dit front zal een belangrijke stimulans voor zowel de waterrecreatie als het cultuurtoerisme betekenen. De relatie tussen de haven en het beschermd stadsgezicht van de historische Bastidestad kan op deze manier vorm krijgen. Meer algemeen draagt dit waterfront bij aan de stimulering van routegebonden waterrecreatie op de Nederrijn/Lek.

Om deze wens te kunnen realiseren is het noodzakelijk dat de bedrijvigheid die momenteel aan en rond de Lekhaven is gevestigd, wordt verplaatst. De bedrijven aldaar vormen in meerdere opzichten een verstoring van de omgeving op de huidige locatie. Er is sprake van geluidhinder, stofhinder en visuele hinder (zie foto's). Overigens hebben de betreffende bedrijven ook belang bij verplaatsing naar een andere locatie vanuit een oogpunt van bereikbaarheid. Zeker de laatste jaren is er met regelmaat sprake van wateroverlast bij hoge waterstanden in de rivier waardoor de bedrijven ook onbereikbaar worden c.q. hun productie stop moeten zetten.

Gelet op de ligging van Wijk bij Duurstede aan twee belangrijke vaarwegen, de Lek en het Amsterdam-Rijnkanaal, is gezocht naar een geschikte locatie grenzend aan een van deze twee nationale transportassen.



3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Voorgenomen activiteit

Om de effecten van de voorgenomen activiteit te kunnen beschrijven en beoordelen is de voorgenomen activiteit opgesplitst in de aanleg en het gebruik van de Langshaven.

De aanleg van de Langshaven bestaat uit de aanleg van een binnenvaarthaven voor bulk- en containerschepen met daaraan gekoppeld een nieuw industrieterrein van 10 ha. bruto. Er zullen schepen aanleggen met een lading van 1350 ton of meer.

3.2 Nader uit te werken alternatieven

In het MER zullen de volgende alternatieven worden beschouwd:

- nulalternatief;
- alternatief Langshaven.

3.2.1 nulalternatief

Voor het nulalternatief vormt de bestaande toestand en de te verwachten autonome ontwikkeling (2010) het uitgangspunt. Uitgangspunt in het nulalternatief is dat geen binnenvaarthaven wordt aangelegd. Het nulalternatief is voor de gemeente Wijk bij Duurstede geen reële optie omdat de doelstelling uit hoofdstuk 2 niet wordt bereikt en de slechte milieusituatie gehandhaafd blijft. Dit alternatief dient als referentiekader voor het beschrijven en beoordelen van de effecten van het alternatief. Zodoende wordt duidelijk welke voor- en nadelen het alternatief heeft ten opzichte van de situatie waarin de aanleg van de binnenvaarthaven achterwege blijft.

3.2.2 locatie-alternatieven

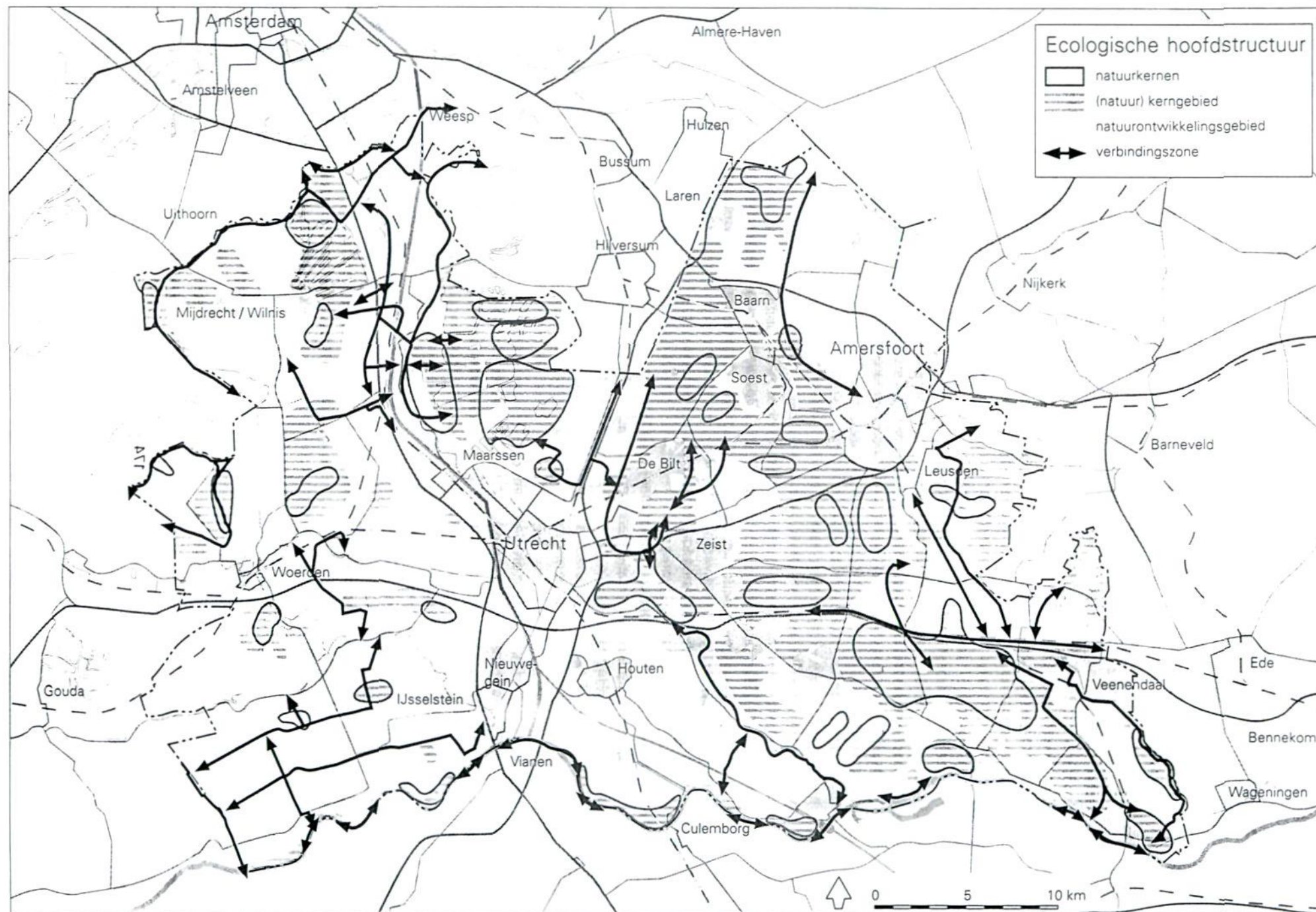
Een alternatieve locatie zal per definitie aan het water moeten liggen. De op de Langshaven te vestigen bedrijven zijn immers afhankelijk van aan- en afvoer over water. Aangezien de Rijn/Lek deel uitmaken van de Ecologische HoofdStructuur (zie kaart 2) en bovendien daarop de beleidslijn “Ruimte voor de rivier” van toepassing is, volgt daaruit dat een alternatief aan het Amsterdam-Rijnkanaal zal moeten liggen. Daarmee wordt ook invulling gegeven aan het rijks en provinciaal beleid gericht op het intensiveren van het vervoer over water in het algemeen en van het Amsterdam-Rijnkanaal in het bijzonder. Tevens wordt bewerkstelligd, dat hoge waterstanden in de rivier geen belemmering meer vormen voor de bedrijfsvoering.

De landschappelijke aantasting zal minimaal zijn, indien aangesloten kan worden bij de bestaande bebouwing van industrieterrein Broekweg. De extra verstoring door Langshaven zal daar minder zijn dan elders langs het Amsterdam-Rijnkanaal, dat immers verder aan agrarische gebied grenst. Door de situering direct naast industrieterrein Broekweg kan gebruik worden gemaakt van reeds aanwezige infrastructuur, waardoor de impact op de omgeving verder wordt beperkt. Geconcludeerd moet worden, dat het meest milieuvriendelijk alternatief wordt gevormd door een binnenhaven direct grenzend aan het bestaande industrieterrein.

4. Huidige situatie, autonome ontwikkeling en effecten aanleg Langshaven

4.1 Inleiding

In het MER vormt de beschrijving van de huidige situatie van en de ontwikkelingen in de huidige en toekomstige binnenvaarthaven het referentiekader (nulalternatief) waaraan de effectbeschrijvingen



worden gerelateerd. Daarbij is het van belang als ijkpunt een referentiejaar vast te stellen. Als referentie wordt de situatie bij aanvang van de MER.-studie (1999) gehanteerd. In de volgende paragrafen zal met name aandacht worden besteedt aan die elementen die essentieel voor de besluitvorming.

4.2 Huidige haven

4.2.1 autonome ontwikkelingen in de huidige haven

Onder autonome ontwikkeling wordt verstaan de ontwikkelingen die zich onafhankelijk van de voorgenomen activiteit, in het studiegebied zullen voordoen. Voor de autonome ontwikkeling wordt het planjaar 2005 als ijkpunt gehanteerd. Tot het jaar 2005 zijn de volgende autonome ontwikkelingen voorzien die van invloed zijn op de situatie in de huidige haven:

- * groei nabij gelegen jachthaven Lunenburg (zie kaart 3);
- * ontwikkeling van al bestaande natuurwaarden in aangrenzend gebied (zie kaart 3). Deze beoogde ontwikkeling is aangegeven in het streekplan van de provincie en het voorontwerp-bestemmingsplan voor het buitengebied (zie bijlagen);
- * ontwikkeling van mogelijkheden voor recreatief medegebruik in aangrenzend gebied (zie kaart 3);
- * versterking van het recreatief-toeristisch product van de aangrenzende historische binnenstad. In dit kader zal in de directe omgeving van de haven een extensief recreatiegebied worden aangelegd (zie kaart 3);
- * afsluiting van 2 van de 3 toegangswegen van de haven voor vrachtverkeer in verband met de overlast/verkeersonveiligheid door inwoners van Wijk bij Duurstede en Amerongen (zie kaart 4). De overgebleven toegangsweg voert langs een relatief klein deel van een woonwijk. Wel betreft dit een aanzienlijk verhoogd in het landschap liggende dijk langs de Lek.

4.2.2 beschrijving van en effecten in de huidige haven

1. Scheepvaart en havenactiviteiten

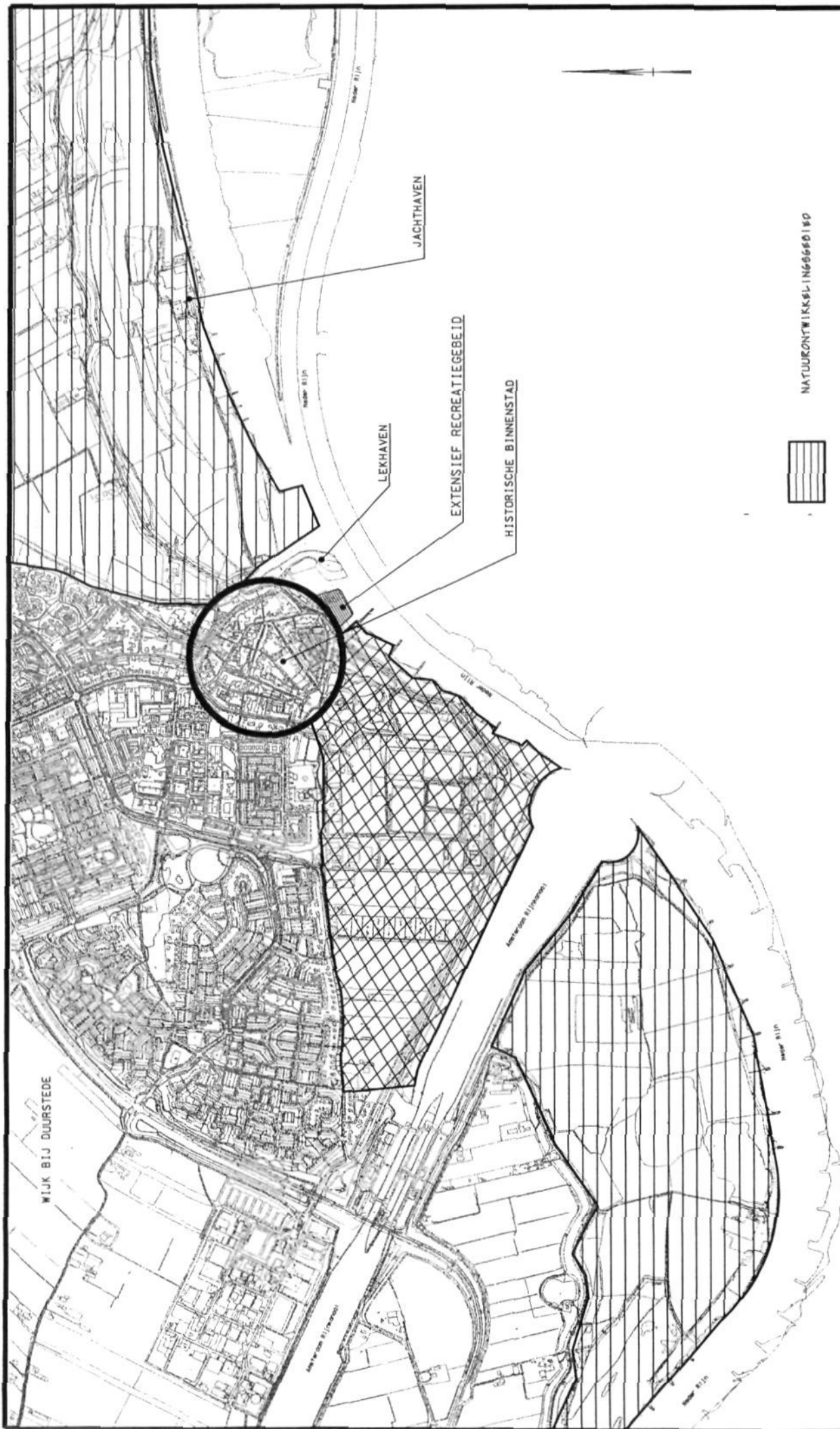
De haven wordt gebruikt voor het lossen van bulkgoederen en het beperkt aanmeren van rondvaartboten en plezierjachten. De daar gevestigde bedrijven zijn een zand- en grindhandel, een betonmortelcentrale en een kleinschalige scheepswerf. De zand- en grindhandel en de betonmortelcentrale verkrijgen hun grondstoffen via het water en vervoeren hun producten over de weg. De schepen die in de huidige haven afmeren ten behoeve van de gevestigde bedrijven hebben een laadvermogen van meer dan 1350 ton.

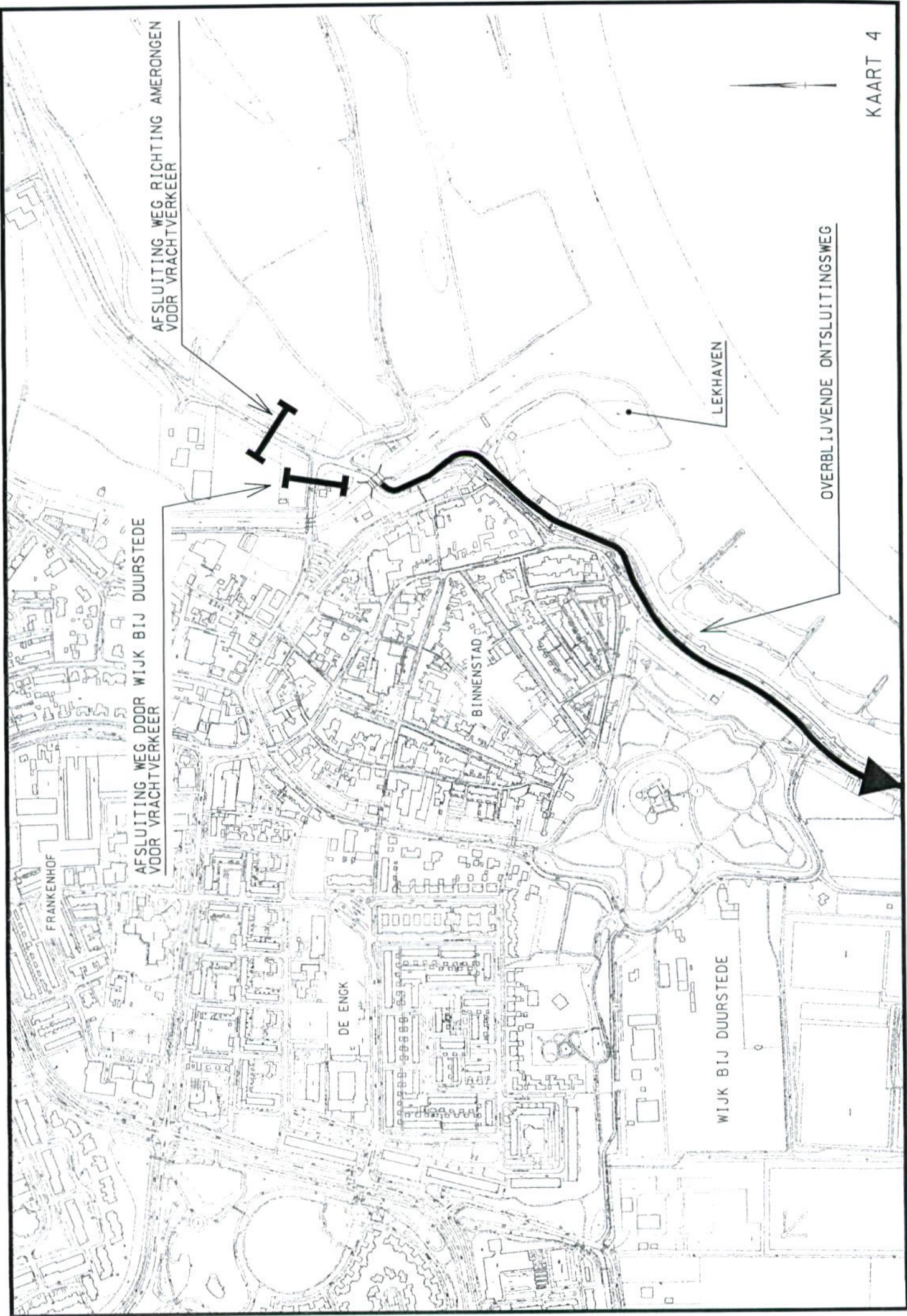
De aanliggende rivier de Lek is hoofdtransportas van nationaal belang. Van de rivier wordt derhalve gebruik gemaakt door schepen met een groot laadvermogen en met zeer diverse ladingen.

De ontwikkeling van de nieuwe binnenvaarthaven zal er toe leiden dat de bedrijven die nu aan de Lekhaven zijn gevestigd, zullen verplaatsen (excl. de kleinschalige scheepswerf). De Lekhaven zal dan een passender bestemming krijgen b.v. een passantenhaven, waardoor Wijk bij Duurstede in toeristisch-recreatief opzicht een "stad aan het water" wordt.

De schepen die in de nieuwe situatie de haven zullen aandoen zullen een zeer beperkt laadvermogen hebben. De milieubelasting van de havenactiviteiten zal zeer sterk teruglopen.

Gezien het feit dat de Lek een hoofdtransportas is van nationaal belang zal de verplaatsing van de twee bedrijven niet leiden tot een wezenlijke afname van de scheepvaart op de Lek.





2. Verkeer en vervoer

De Lekhaven wordt ontsloten via drie wegen. De verkeersafwikkeling over twee van deze wegen is problematisch en veroorzaakt mede geluidsoverlast. De ontsluiting via de Rijndijk loopt door de kern van de gemeente Amerongen en veroorzaakt daar mede een onveilige situatie, zowel op de weg daar naar toe als in de kern zelf. De ontsluiting via de Singel loopt door de kern van Wijk bij Duurstede en veroorzaakt daar overlast.

Onder andere in het kader van een vastgesteld saneringsplan wegverkeerslawaaï zal de geluidsbelasting van de kernen van Amerongen en Wijk bij Duurstede sterk afnemen. Hiertoe wordt, zoals bovenstaand bij de autonome ontwikkeling al is aangegeven, zowel de Rijndijk (met uitzondering van bestemmingsverkeer) als de Singel afgesloten voor vrachtverkeer. De geluidsbelasting op de resterende ontsluitingsweg (Lekdijk Oost) zal daardoor toenemen. Door het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt wordt de voorkeursgrenswaarde voor bestaande woningen niet overschreden.

Indien de bedrijven van de Lekhaven naar de Langshaven verplaatsen zullen woningen langs de Lekdijk Oost (nabij de Molenvliet) met een ten hoogste 2 dB hogere geluidsbelasting worden geconfronteerd. Woningen langs de Lekdijk Oost vanaf de Veerweg tot de Lekhaven en woningen langs de Rijndijk zullen met een afname van de geluidsbelasting te maken krijgen.

3. Industrielawaai

Aan de Lekhaven grenzend aan de binnenstad van Wijk bij Duurstede, zijn onder meer een betonmortelcentrale en een overslag van zand en grind gevestigd. Ten gevolge van deze bedrijfsactiviteiten in de directe nabijheid van de woonomgeving is er sprake van een saneringssituatie als bedoeld in de Wet geluidhinder. Voor 10 woningen bedraagt de geluidsbelasting ten gevolge van de bedrijfsactiviteiten 55 dB(A) tot 59 dB(A). De geluidsbelasting van 13 woningen bedraagt zelfs meer dan 60 dB(A). De verstoring is daarbij feitelijk nog groter dan deze getallen doen vermoeden, omdat het achtergrondniveau ter plaatse uitzonderlijk laag is (48 dB(A) in de dagperiode en 22 dB(A) in de nachtperiode). Daarnaast veroorzaken maximale geluidsniveaus veel overlast in de woonomgeving.

Voor het jaar 2005 zal aan de saneringssituatie als bedoeld in de Wet geluidhinder een einde moeten worden gemaakt. Overigens zal ook na een eventuele saneringsoperatie nog altijd sprake zijn van een milieuhinderlijke situatie. Een etmaalwaarde van 55 dB(A) is immers nog steeds erg hoog in een omgeving waar een achtergrondniveau van 48 dB(A) in de dagperiode en 22 dB(A) in de nachtperiode heerst. De verstoring door maximale geluidsniveaus van 70 dB(A) in de dagperiode tot 60 dB(A) in de nachtperiode is dan ook nog altijd aanzienlijk.

Hoewel saneringsmaatregelen te treffen zijn, wordt door alle betrokkenen om uiteenlopende redenen de voorkeur gegeven aan een bedrijfsverplaatsing.

Verplaatsing van de betonmortelcentrale en de zand- en grindhandel naar Langshaven zal in deze situatie een aanzienlijke verbetering brengen. De overblijvende bedrijvigheid levert geen significante bijdrage aan de huidige belasting. Voldaan kan worden aan een etmaalwaarde van ten hoogste 35 dB(A) op de dichtstbijzijnde woning.

4. Bodem en water

De bodemkwaliteit van de Lekhaven is slechts in beperkte mate bekend. De bodemkwaliteit ter plaatse van de kleinschalig scheepswerf staat het gebruik als bedrijfsterrein niet in de weg. Uit het

verleden is daarnaast bekend, dat de nautische bagger die in de haven zelf ligt, aanmerkelijk is verontreinigd. Verwacht wordt, dat de kwaliteit van de bodem van het bedrijfsterrein nadelig is beïnvloed door het opbrengen van slib in het (verre) verleden.

Een wijziging in de bodemkwaliteit wordt niet verwacht.

5. Natuur en landschap

De haven beschikt momenteel niet over natuur- of landschappelijke waarden. Aangrenzende gronden beschikken echter wel over deze waarden. Kenmerkende elementen daarin zijn de verhoogde dijken en de uiterwaarden van de Lek. Deze uiterwaarden zijn door de provincie aangewezen als natuurontwikkelingsgebied en vormen een ecologische verbindingszone tussen natuurkernen (zie kaart 2).

Door de verplaatsing van de bedrijven en het geven van een passender bestemming, zullen de in de omgeving bestaande en te ontwikkelen waarden beter tot hun recht komen. Tevens kunnen bij de nieuwe invulling van de Lekhaven ter plaatse ook landschapswaarden worden ontwikkeld. Belangrijker is nog dat de huidige haven een belangrijke barrière vormt voor de gewenste verbindingszone tussen natuurkernen. Bij de herontwikkeling van de Lekhaven zal hiermee rekening worden gehouden.

6. Externe veiligheid

De bedrijven aan de Lekhaven hebben slechts een beperkte invloed voor wat betreft de gevaarsaspecten. De gewenste afstand tot woningen bedraagt ten hoogste 50 meter (Bedrijven en milieuzonering VNG 1999). Hieraan wordt ruimschoots voldaan. Voor het manoeuvreren is op de rivier voldoende ruimte. Voor de Rijn en de Lek is een rampenbestrijdingsplan vastgesteld. Dit voorziet in een verdeling van bevoegdheden en de daadwerkelijke hulpverlening bij calamiteiten.

Door de verplaatsing van de bedrijven zullen de al beperkte risico's op het gebied van de externe veiligheid nog verder afnemen.

7. Overige functies.

Aangrenzend aan de haven ligt de historische binnenstad. De binnenstad is aangewezen als beschermd stadsgezicht. Momenteel wordt het havenfront gedomineerd door de aanwezige industrie aan de Lekhaven. Dit doet afbreuk aan het historisch stadsgezicht.

Na de verplaatsing van de bedrijven naar de Langshaven zullen de stadsmuur en de daarachter gelegen monumenten en beeldbepalende panden het havenfront van Wijk bij Duurstede bepalen. De nieuwe functie die wordt gegeven aan de Lekhaven zal worden afgestemd op de historische kwaliteiten van de binnenstad van Wijk bij Duurstede.

De haven heeft geen archeologische waarden.

4.3 Langshaven

4.3.1 autonome ontwikkelingen in de nieuwe haven

Tot het jaar 2005 zijn de volgende autonome ontwikkelingen voorzien die van invloed zijn op de situatie in Langshaven:

- * ruilverkaveling (met een administratief karakter);
- * ontwikkeling van een ecologische verbindingszone langs het Amsterdam-Rijnkanaal (zie kaart 5). In het voorontwerp-bestemmingsplan voor het buitengebied is deze beoogde ontwikkeling aangegeven (zie bijlagen). Aan de noordzijde van het kanaal stopt de verbindingszone bij het huidige industrieterrein Broekweg. In het kader van de ruilverkaveling zal aan de noordzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal de ecologische verbindingszone door middel van het aanleggen van verspreid gelegen kleine bospercelen worden gerealiseerd.

4.3.2 beschrijving van en effecten in de nieuwe haven

1. Scheepvaart en havenactiviteiten

Er zijn momenteel geen havenactiviteiten. Het aanliggende Amsterdam-Rijnkanaal is een hoofdtransportas van nationaal belang. Van het kanaal wordt derhalve gebruik gemaakt door schepen met een groot laadvermogen en met zeer diverse ladingen. Daarnaast wordt het aanliggende deel van het Amsterdam-Rijnkanaal gebruikt als wachtplaats voor het nabijgelegen sluisencomplex.

Langshaven zal geschikt zijn voor het afmeren van schepen met een laadvermogen van meer dan 1350 ton (verwacht tonnage ligt tussen 250 en 3.000 ton). De schepen zullen bulkgoederen en containers vervoeren. De overslag en het vervoer van containers kan dag en nacht plaatsvinden. De kadelengete van de haven bedraagt ± 250 m. De verwachte lengte van de schepen die afmeren is maximaal 120 m.

Het ligt in de bedoeling dat een deel van de haven een openbaar karakter krijgt. Ongeveer 7 bedrijven willen van deze faciliteit gebruik maken (zie bijlage "rapport Grontmij openbare laad- en loskade"). Deze bedrijven (zullen) zijn gevestigd op Langshaven of het naastgelegen industrieterrein Broekweg. Door het gebruik maken van de toekomstige mogelijkheden voor vervoer over water zal de behoefte aan het meer milieubelastende vervoer via de weg verminderen.

Op basis van gevoerde gesprekken met de geïnteresseerde bedrijven wordt het totaal aantal schepen dat gebruik zal maken van de Langshaven (openbaar en prive deel) geschat op ± 15 schepen/week.

Gezien het feit dat het Amsterdam-Rijnkanaal een hoofdtransportas is van nationaal belang zal de aanleg van Langshaven niet leiden tot een wezenlijke toename van de scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal.

Ten behoeve van een vlotte doorstroming van de scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal wordt de haven aangelegd door land te veranderen in water. De bevaarbare breedte van het Amsterdam-Rijnkanaal blijft derhalve gelijk.

2. Verkeer en vervoer

In het gebied vinden momenteel geen significante verkeers- en vervoersbewegingen plaats. De Langshaven zal worden ontsloten via de bestaande wegenstructuur op het industrieterrein Broekweg. Daarnaast zal overslag van goederen en containers plaats kunnen vinden vanaf deze haven die direct aan het Amsterdam-Rijnkanaal ligt.

In het als bijlage opgenomen akoestisch onderzoek is in beeld gebracht welke effecten de verkeersafwikkeling vanaf de binnenhaven heeft. Gebleken is dat 4 bedrijfswoningen op het bestaande industrieterrein Broekweg boven de voorkeursgrenswaarde van wegverkeerslawaaï

uitkomen en worden geconfronteerd met een stijging van 3 dB(A). De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting na eventuele ontheffing wordt daarmee niet overschreden. Verder weg gelegen woningen langs ontsluitingswegen krijgen te maken met een toename van maximaal 1 tot 2 dB(A).

3. Industrielawaai

Momenteel vinden in het gebied voornamelijk niet intensieve agrarische activiteiten plaats. Het achtergrondniveau zal ten gevolge van de nabijheid van het bestaande industrieterrein Broekweg, verhoogd zijn ten opzichte van hetgeen elders in het landelijk gebied wordt aangetroffen. In het akoestisch onderzoek dat als bijlage is opgenomen, zijn de voornaamste milieu-effecten van de Langshaven in beeld gebracht. Gezien de beperkte omvang van het bedrijfsterrein, blijkt er slechts een marginale invloed uit te gaan van een verschil in inrichting van het terrein. Het staat bovendien op voorhand vast, dat in ieder geval de betonmortelcentrale en de overslag van zand en grind aan het water plaats dienen te vinden. Er is daarom voor gekozen, om uit te gaan van een omhullende contour van het Industrielawaai van twee inrichtingsvarianten. Indien de omhullende contour wordt getoetst aan de feitelijke situatie en de wettelijke grenswaarden, moet worden geconcludeerd, dat de voorkeursgrenswaarde (Industrielawaai) slechts voor 5 bedrijfswoningen op het bestaande industrieterrein Broekweg wordt overschreden (zie kaart 5). De ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting na ontheffing wordt niet overschreden. De wat verder weg gelegen agrarische woningen, voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

4. Bodem en water

In het als bijlage bijgevoegde verkennend bodemonderzoek is geconstateerd, dat de huidige bodemkwaliteit geen belemmeringen vormt voor zowel het huidige gebruik als het voorgenomen gebruik als industrieterrein.

Er mag van uit worden gegaan, dat door het toepassen van bodembeschermende voorzieningen op basis van het ALARA-beginsel, de bodemkwaliteit niet zal verslechteren bij vestiging van de bedrijven.

5. Licht

De in hoofdzaak agrarische activiteiten in het gebied veroorzaken geen significante lichthinder.

Lichthinder wordt gezien de ligging aan het Amsterdam-Rijnkanaal en de landschappelijke inpassing door een groensingel niet verwacht. Zo nodig kan lichthinder nog worden voorkomen of beperkt in de milieuvergunning die de te vestigen bedrijven nodig zullen hebben.

6. Natuur en landschap

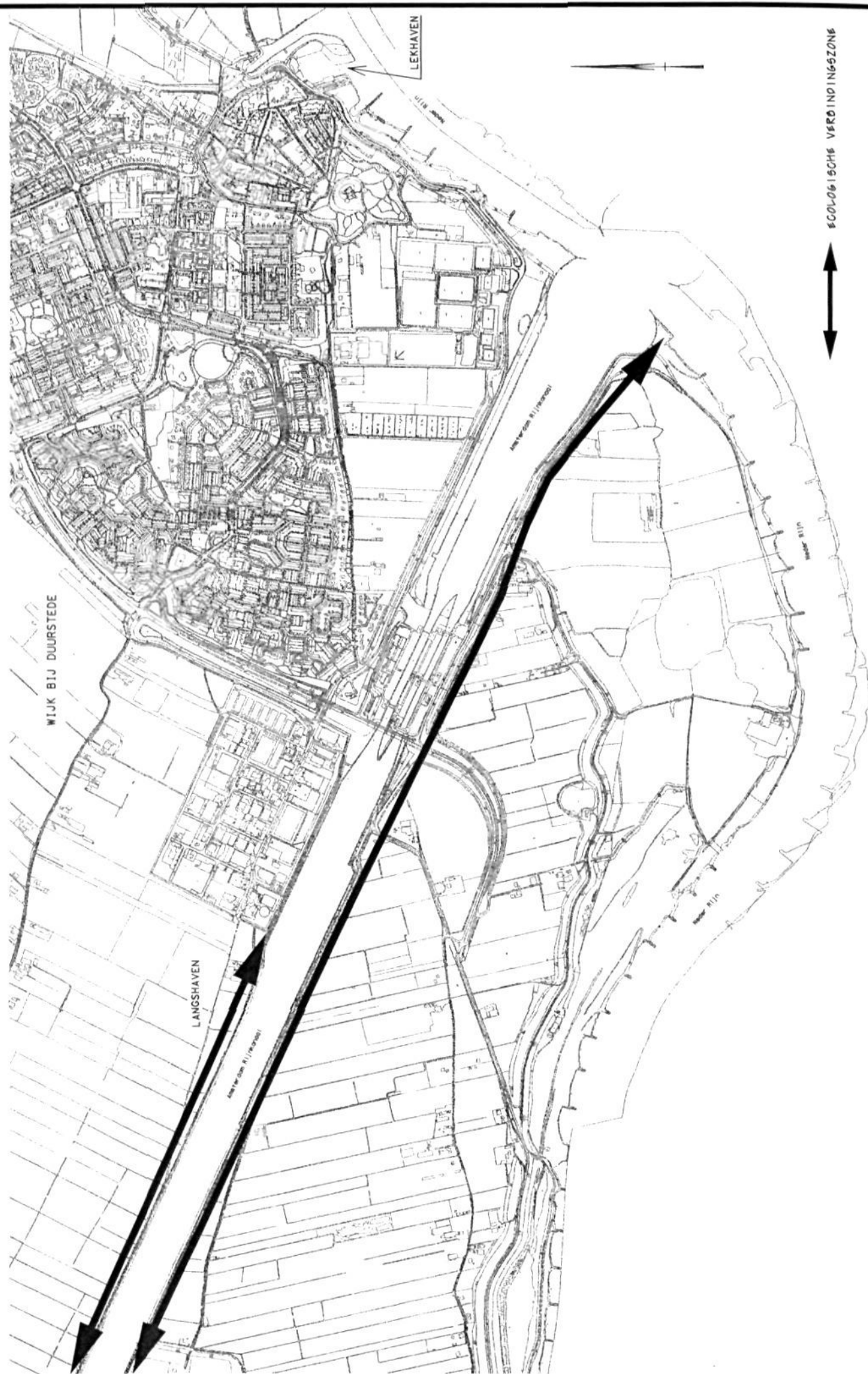
De haven en omgeving beschikt momenteel niet over bijzondere natuur- of landschappelijke waarden. Het betreft een gebied met primair een landbouwfunctie. Kenmerkende elementen van het gebied zijn de weilanden en boomgaarden met het bijbehorende slotenpatroon en het Amsterdam-Rijnkanaal.

Voor Langshaven zullen weilanden, een paardenbedrijf en boomgaarden moeten plaatsmaken.

De in het kader van de ruilverkaveling gedachte realisering van de ecologische verbindingszone zal $\pm$ 300 m. eerder eindigen dan gepland. Het aangrenzende bestaande industrieterrein betekende sowieso het einde van de verbindingszone. Aan de andere zijde van het Amsterdam-Rijnkanaal zal de ecologische verbindingszone in de toekomst moeten doorlopen tot aan de Lek (zie kaart 6).

schaal 1:5000





ECOLOGISCHE VERBINDINGSZONE

KAART 6

Door de realisering van Langshaven zal het open landschap worden aangetast door bebouwing. Door de aanwezigheid van het bestaande industrieterrein Broekweg (opp. 30 ha.) is de impact van Langshaven echter beperkt (opp. 10 ha.). Langshaven zal (aan de landzijde) worden afgeschermd van de omgeving door een hoge groenafscheiding.

7. Externe veiligheid

Veiligheid op het land

De activiteiten die op het bedrijventerrein, met inbegrip van de kade, plaats vinden zijn vastgelegd in het bestemmingsplan middels een lijst van toegelaten inrichtingen. Om te voorkomen dat er zich zeer zware industrie kan vestigen, is er een beperking doorgevoerd in deze lijst. Dit resulteert er in, dat er zich geen activiteiten kunnen voordoen, die een grotere gewenste afstand met betrekking tot gevaar kunnen hebben dan 300 m (Bedrijven en milieuzonering VNG 1999). Rekening houdend met de omgevingskenmerken, betekent dit, dat er een minimale afstand van 200 meter dient te worden aangehouden met woningen in het landelijk gebied en 100 meter tot woningen op het naastgelegen industrieterrein Broekweg. Binnen deze afstanden bevinden zich geen woningen. Bovendien kunnen zich op basis van de geldende bestemmingsplannen Landelijk gebied 1974 en Landelijk gebied 1e herziening en een genomen voorbereidingsbesluit ten aanzien van bestemmingsplan Broekweg, geen woningen binnen deze afstanden worden gebouwd. Een herziening van bestemmingsplan Broekweg zal binnenkort in de PPC worden gebracht. Resumerend kan dan ook gesteld worden dat de externe veiligheid niet in het geding is.

Nautische veiligheid

Ten aanzien van het aspect nautische veiligheid is telefonisch advies ingewonnen bij Rijkswaterstaat dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal. Aangegeven is, dat er op het Amsterdam-Rijnkanaal voldoende mogelijkheid bestaat voor het veilig manoeuvreren om de loswal te bereiken en te verlaten. Schepen die langer zijn dan 110 meter kunnen keren in de zwaaikommen bij de kruising van het Amsterdam-Rijnkanaal met de Lek. Doordat wachtplaatsen aanwezig zijn nabij de sluizen, is er geen risico dat wachtende schepen voor de sluizen conflicteren met de schepen die de loswal aandoen.

Hulpverlening bij calamiteiten

Voor het Amsterdam-Rijnkanaal is een rampenbestrijdingsplan vastgesteld. Dit voorziet in een verdeling van bevoegdheden en de daadwerkelijke hulpverlening bij calamiteiten.

8. Effecten tijdens de aanlegfase

De activiteiten tijdens de aanlegfase bestaan uit de volgende onderdelen:

- Het aanleggen van het bedrijfsterrein van circa 10 ha. Hiertoe zullen enkele sloten worden verlegd en de infrastructuur aangelegd. De aanwezige boerderij met opstallen zal worden gesloopt. Een rioolpersleiding zal worden verlegd.
- Het realiseren van de haven. Hiertoe wordt circa 0,7 ha. land weggenomen en in water omgezet. De bestaande damwand langs het Amsterdam-Rijnkanaal wordt verwijderd en een nieuwe wordt geplaatst.

Het bouwrijp maken van het terrein valt te vergelijken met het bouwrijp maken zoals dat ook bij een woonwijk gebeurt. In dit geval is daarbij nog een grote afstand aanwezig tussen het terrein en de dichtstbijzijnde woningen. Deze effecten zijn van tijdelijke aard.

De haven heeft overigens geen archeologische waarden.

5. Besluiten beleidskader en procedures

5.1 Beleidskader en plannen

In het onderstaand overzicht zijn de relevante beleidsplannen weergegeven. Deze beleidsplannen worden als beleidskader gehanteerd voor de beschrijving van de probleemstelling, de huidige situatie en autonome ontwikkeling in het MER.

Het streekplan vormt het integrale plan waarbinnen een afweging heeft plaatsgevonden van alle op dat moment bekende ruimtelijk relevante plannen op rijks- en provinciaal niveau.

Tabel 1 Beleidskader

Nationaal beleid	Ruimte voor de rivier
Provinciaal/Regionaal beleid	- Streekplan Utrecht - plan Ruilverkaveling met Administratief karakter
Gemeentelijk beleid	- Bestemmingsplan - Milieubeleidsplan - Toeristisch Recreatief Actie Programma (TRAP)

5.2 Besluitvormingsprocedure

De MER voor de binnenvaarthaven is opgesteld ten behoeve van de besluitvorming met betrekking tot de herziening van het bestemmingsplan. De Gemeenteraad van Wijk bij Duurstede beslist over de voorgenomen herziening.

De m.e.r.-procedure (zie afbeelding 1) loopt gedeeltelijk gelijk op met de procedure ten behoeve van de bestemmingsplanwijziging. Het MER en het ontwerpbestemmingsplan worden gelijktijdig ter inzage gelegd. De inspraak en het wettelijk overleg (excl. de PPC) met betrekking tot het bestemmingsplan zijn inmiddels afgerond.

De besluitvormingsprocedure is in afbeelding 1 weergegeven. De volgende stappen zijn onderscheiden:

Opstelling en bekendmaking notitie

De m.e.r.-procedure gaat officieel van start met de publicatie van deze notitie.

Met de notitie wordt aan een ieder de gelegenheid gegeven om invloed uit te oefenen op de te beschouwen onderwerpen en de inhoud van de MER.

Inspraak en advies Commissie m.e.r./adviseurs op startnotitie

Naar aanleiding van de notitie bestaat de mogelijkheid voor het maken van opmerkingen door een ieder.

Daarnaast wordt de notitie voor advies toegezonden aan de Commissie m.e.r. en aan de Wettelijke adviseurs. In dit geval de provincie, het ministerie van Economische Zaken, de Inspectie Milieuhygiëne, Rijkswaterstaat (dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal), de Inspectie ruimtelijke ordening en het Hoogheemraadschap.

Zoals uit het voorgaande blijkt is in deze startnotitie niet volstaan met het aangeven van de te onderzoeken aspecten, maar is tevens inzicht gegeven in de daadwerkelijke gevolgen die optreden door de aanleg van de Langshaven. In dit verband kan deze uitgebreide startnotitie wordt gezien als een indicatieve MER, waarbij als vraag centraal staat:

“Wat moet nog worden toegevoegd om te kunnen spreken van een volwaardige MER?”

Inspraak en advies Commissie m.e.r./adviseurs op MER

Naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen en ingebrachte adviezen wordt de MER opgesteld. Ook ten aanzien van de MER bestaat de mogelijkheid voor het maken van opmerkingen door een ieder.

Daarnaast wordt de notitie voor advies toegezonden aan de Commissie m.e.r. en aan de Wettelijke adviseurs. In dit geval de provincie, het ministerie van Economische Zaken, de Inspectie milieuhygiëne, Rijkswaterstaat (dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal), de Inspectie ruimtelijke ordening en het Hoogheemraadschap.

De opmerkingen en adviezen zullen in deze fase beperkt kunnen blijven tot de bijgestelde onderdelen. Na de inspraakperiode wordt de MER getoetst door Commissie m.e.r, waarbij ook de inspraakreacties worden meegewogen. Eventueel worden hierna nog onderdelen van de MER aangevuld.

Vaststelling bestemmingsplan

Alvorens het bestemmingsplan wordt vastgesteld stemt de raad in met de inhoud en de daaraan ten grondslag liggende uitgangspunten/richtlijnen van de MER. Het bestemmingsplan wordt vervolgens door de gemeenteraad van Wijk bij Duurstede vastgesteld en voor goedkeuring voorgelegd aan Gedeputeerde Staten.

Beroep

Na goedkeuring door Gedeputeerde Staten van het bestemmingsplan bestaat er binnen een termijn van 6 weken de mogelijkheid hiertegen beroep aan te tekenen.

Evaluatie

Het MER is voor een deel gebaseerd op aannames. Om te beoordelen of de effectvoorspelling juist is geweest wordt een evaluatieprogramma opgesteld en uitgevoerd. Op basis hiervan kan eventueel nog worden besloten tot het nemen van extra maatregelen om de ongewenste effecten te beperken.

Afbeelding 1 Besluitvormingsprocedure m.e.r. en bestemmingsplan

m.e.r.		bestemmingsplan	
gemeente	anderen	gemeente	anderen
startnotitie			
bekendmaking			
	inspraak/advies (Cie m.e.r.) (9 weken)		
MER (4 weken)		ontwerp bestemmingsplan	
bekendmaking			
	inspraak/advies (4 weken)		
	advies Commissie m.e.r. (5 weken)		
		bekendmaking ontwerp bestemmingsplan	
			zienswijzen (4 weken)
		vaststelling bestemmingsplan (8 weken)	
			bezwaren (4 weken)
			goedkeuring door Gedeputeerde Staten (3 maanden)
			beroep (6 weken)
evaluatie milieugevolgen			beslissing Raad van State

Bijlage 1 Begrippen en afkortingen

Archeologie	Wetenschap van oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.
Autonome ontwikkeling	Ontwikkelingen, die optreden zonder dat één van de alternatieven wordt uitgevoerd.
Barrière werking	Het terrein inclusief infrastructuur kan een groten of minder grote barrière vormen voor mens, dier of plant (fysiek en visueel)
Bevoegd gezag	De overheidsinstantie die bevoegd is het m.e.r.-plichtige besluit te nemen en die de m.e.r.-procedure organiseert. In dit geval de gemeenteraad van Wijk bij Duurstede.
Commissie m.e.r.	Onafhankelijke commissie die het bevoegd gezag adviseert over de richtlijnen voor de inhoud van de MER en de kwaliteit van de MER.
Contour	Een lijn getrokken door een aantal punten van gelijke (geluid)belasting. Door contouren te berekenen, is het mogelijk het gebied vast te stellen dat een bepaalde (geluid)belasting ondervindt.
dB(A)	Maat voor het geluiddrukkniveau waarbij een frequentie-afhankelijke correctie wordt toegepast voor de gevoeligheid van het menselijk oor.
Ecologische hoofdstructuur (EHS)	Netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones waarbinnen flora en fauna zich kunnen handhaven en uitbreiden.
Externe veiligheid	Veiligheid voor de omgeving van een gevaarlijke activiteit, zoals het transport van gevaarlijke stoffen.
Geluidhinder	Gevaar, schade of hinder als gevolg van geluid.
Geluidsbelasting in dB(A)	De geluidsbelasting (Bi) is de etmaalwaarde van het equivalente geluidsniveau op een bepaalde plaats afkomstig van bepaalde geluidsbronnen.
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau, dat tenminste moet worden gehandhaafd.
Hoofdtransportas	Verbinding tussen de stedelijke knooppunten en de mainports onderling.
Ingreep	Afzonderlijke milieubeïnvloeding die teweeggebracht kan worden door een (m.e.r.-plichtige) activiteit.
m.e.r.	Milieu-effectrapportage (de procedure).
MER	Milieu-effectrapport.
Natuurontwikkeling	Het scheppen van zodanige omstandigheden dat natuurlijke ecosystemen zich kunnen ontwikkelen.
Nulalternatief	Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie en de autonome ontwikkeling. Dit alternatief dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen van alle alternatieven.

Verbindingszone

Zone, die deel uitmaakt van de ecologische hoofdstructuur en dienst doet als migratieroute voor organismen tussen kerngebieden en natuurontwikkelingsgebieden. Aanleg van verbindingszones heeft als doel barrières tussen deze gebieden op te heffen.