

INHOUDSOPGAVE

I SPECIFIEKE RICHTLIJNEN.....	3
1. INLEIDING	3
2. HOOFDPUNTEN VAN DE RICHTLIJNEN.....	3
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING	3
3.1 Probleemstelling	3
3.2 Besluitvorming.....	4
4. ALTERNATIEVEN.....	4
4.1 Algemeen	4
4.2 Alternatieven	6
4.2.1 Nulplusalternatief.....	6
4.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	6
5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN	6
5.1 Algemeen.....	6
5.2 Bodem en water.....	7
5.3 Natuur	7
5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	7
5.5 Woon- en leefmilieu	8
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	8
II ALGEMENE RICHTLIJNEN	9
1. INLEIDING	9
2. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN	9
2.1 Probleemstelling	9
2.2 Doel	9
2.3 Beleid en besluiten	9
3. VOorgenomen ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN.....	10
3.1 Algemeen.....	10
3.2 Nulalternatief	10
3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief.....	10
4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING	11
5. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU.....	11
6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN	12
7. LEEMTEN IN INFORMATIE	12
8. EVALUATIEPROGRAMMA	12
9. VORM EN PRESENTATIE	12
10. SAMENVATTING VAN HET MER.....	13
BIJLAGE 1: LIJST VAN INSPREKERS	14
BIJLAGE 2: INSPRAAKNOTA	15

Richtlijnen voor de Trajectnota/MER

Lekkanaal, 3^e sluis Prinses Beatrixsluizencomplex

Vastgesteld overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer

's-Gravenhage, oktober 2000

de Minister van Verkeer en Waterstaat,



T. Netelenbos

's-Gravenhage, oktober 2000

de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,



J.P. Pronk

I SPECIFIEKE RICHTLIJNEN

1. INLEIDING

De directie Utrecht van Rijkswaterstaat is een studie gestart naar de wenselijkheid van de aanleg van een derde sluis en van het verder verbreden en verdiepen van het Lekkanaal bij Nieuwegein tot 4 meter diepgang en geschiktheid voor CEMT-klasse VIa.

In de besluitvormingsprocedure wordt de Tracéwet toegepast en met betrekking tot de milieu-effectrapportage de Wet Milieubeheer. De Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn bevoegd gezag; de Hoofd-Ingenieur Directeur van Rijkswaterstaat directie Utrecht is initiatiefnemer.

De richtlijnen zijn door het bevoegd gezag opgesteld gebruikmakend van de adviezen van de Commissie voor de Milieu-Effectrapportage¹, het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur, de wettelijke adviseurs en de op de startnotitie ontvangen inspraakreacties.

De richtlijnen zijn verdeeld in deel I dat specifiek op het onderhavige project is gericht en deel II dat de algemene, niet project-specifieke richtlijnen bevat. Het specifieke deel dient gelezen te worden in samenhang met het algemene deel.

2. HOOFDPUNTEN VAN DE RICHTLIJNEN

De belangrijkste punten, waar in de Trajectnota/MER Lekkanaal/3^e sluis Prinses Beatrixsluizencomplex te Nieuwegein aandacht aan moet worden besteed, zijn:

- Onderbouwing van de noodzaak van de aanleg van een derde sluis en van een verdere verruiming van het Lekkanaal, dan reeds autonoom is voorzien (ligplaatsenproject). Daarbij dient te worden betrokken de bevaarbaarheid van de rivier de Lek als onderdeel van de vaarroute Amsterdam – Rotterdam. Prognoses en analyses dienen te zijn gebaseerd op de meest actuele invoergegevens. Duidelijk inzicht moet worden gegeven in de onzekerheidsmarges van de voorspellingen, bijvoorbeeld in de vorm van minimum - en maximumramingen en een gevoeligheidsanalyse op de aannamen;
- veranderingen in de grondwaterhuishouding (kwel, verdroging) door verlegging van dijken en waterlopen en (milieu)beschermende voorzieningen in de bouw- en gebruiksfase;
- afstemming met de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving (Het Klooster);
- de wijze(n) waarop verlies van ecologische en landschappelijke waarden worden gecompenseerd.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemstelling

Beschrijf voor welke huidige of toekomstige knelpunten een oplossing zou moeten worden geboden, dan wel welke mogelijkheden kunnen worden gecreëerd voor verschuiving naar meer milieuvriendelijk transport over water.

Aspecten die in deze beschrijving aan de orde dienen te komen betreffen:

- type scheepvaart (verdeling beroeps-, recreatievaart)
- aantallen scheepsbewegingen
- scheepsklassen (afmetingen, diepgang)
- aard vervoerde goederen

¹ Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Lekkanaal/3^e sluis Prinses Beatrixsluizencomplex, 10 februari 2000. Het advies is integraal en ongewijzigd in de richtlijnen opgenomen.

- herkomst en bestemming

Alle prognoses dienen gebaseerd te zijn op de meest actuele invoergegevens. Verder moet duidelijk inzicht worden gegeven in de onzekerheidsmarges van de voorspellingen, bijvoorbeeld in de vorm van minimum- en maximumramingen en een gevoeligheidsanalyse op de aannamen.

De noodzaak van de aanleg van een derde Prinses Beatrixsluis en van verdere verruiming van het Lekkanaal in Nieuwegein dient met prognoses van de toename in en de aard van de scheepsbewegingen te worden aangetoond. Daarbij dient duidelijk te worden gemaakt voor welke scheepslengte, scheepsbreedte en vaardiepte en in welk jaar de aanleg/verruiming dan wenselijk is. Dit mede in relatie tot de bevaarbaarheid van (de diepgang op) de Lek. Ook de noodzaak van extra ligplaatsen voor kortdurend gebruik dient te worden aangetoond.

Het huidige en toekomstige gebruik van het Lekkanaal kan niet los gezien worden van het parallel verlopende Merwedekanaal. Daarom is het van belang inzicht te geven in de huidige en toekomstige knelpunten en kansen in de verdeling van het gebruik voor de beroeps- en recreatievaart in termen van aantallen schepen (doorgaand of lokaal bestemmingsverkeer) en scheepsklasse. Bij de beroepsvaart dient het volume en de aard van de vervoerde goederen (zoals gevaarlijke stoffen) te worden beschreven. Daarbij dient tevens een beknopte analyse te worden gegeven van de landelijke trends en ontwikkelingen binnen de sector. Vervolgens moet worden aangegeven wat de gevolgen hiervan zijn voor de ontwikkeling van de scheepvaart over het Lekkanaal.

Geef een indicatie van de samenhang tussen de (verdere) verruiming van het Lekkanaal en de aanleg van een 3^e sluis en de ontwikkeling en inrichting van het bedrijventerrein Het Klooster.

3.2 Besluitvorming

Er dient ingegaan te worden op de inpassing van het voornemen in het ruimtelijk, waterhuishoudkundig, natuur-, en milieubeleidskader, zoals het Waterhuishoudingsplan provincie Utrecht 1999-2003 ("Water op orde") en het Beleidsplan Natuur en landschap provincie Utrecht (1992), inclusief nadere uitwerkingen, met de daarin opgenomen (provinciale) ecologische hoofdstructuur in het studiegebied, en op de afstemming met de planontwikkeling voor het bedrijventerrein Het Klooster en met eventuele dijkverbeteringen bij relevante dijkkringen.

Ook dient rekening te worden gehouden met (planologische) randvoorwaarden (zoneringen, normeringen) ten aanzien van geluid en externe veiligheid (individueel en groepsrisico).

De verlegging van de primaire rivierdijk ten zuidoosten van de huidige Prinses Beatrixsluizen is volgens het gewijzigde Besluit m.e.r. 1994 (in werking 7 juli 1999) m.e.r.-beoordelingsplichtig. (onderdeel D 12.1). Het verleggen van de primaire waterkering is als een onlosmakelijk onderdeel van de voorgenomen activiteit te beschouwen. Het MER dient derhalve tevens de milieueffecten van de dijkverlegging volwaardig te beschrijven.

Geef aan voor welke besluiten het MER is opgesteld en met welk tijdpad de voorgenomen activiteit daarna kan worden gerealiseerd.

4. ALTERNATIEVEN

4.1 Algemeen

In de startnotitie worden naast het nulplusalternatief drie alternatieven genoemd die uitgaan van aanpassingen in de infrastructuur: Alternatief 1 en 2 en het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA). Bij het ontwikkelen van deze alternatieven dient rekening te worden gehouden met de volgende aandachtspunten en bouwstenen:

Ontwerp

- lengte, breedte en vaardiepte van de derde sluis;
- de profielkeuze en lengte van het aan te passen tracé en diepte van de vaarweg;
- situering en vormgeving van (aanvullende) ligplaatsen;
- voorzieningen ter beperking van aanvaringsrisico's;
- waar na verplaatsing de nieuwe primaire waterkering komt te liggen;
- welke bouwwerken, bedrijven en woningen al dan niet moeten worden geamoveerd²;
- welke watergangen worden verplaatst;
- het voorkómen van aantasting van (ecologische) relaties tussen de in de omgeving gelegen natuurgebieden;
- situering en invulling van een ecologische zone (binnendijs dan wel buitendijs) langs het kanaal inclusief de mogelijkheden voor milieuvriendelijke oevers, bijvoorbeeld door het creëren van plas-drassituaties, alsmede milieuvriendelijke aanleg van kunstwerken (faunapassage bij de nieuwe brug);
- het zorgen voor een goede uitgangssituatie na de fysieke ingrepen ten gunste van stroomdalsoorten³;
- mogelijke voorzieningen voor trekvisser (vanuit Amsterdam-Rijnkanaal naar de Rijn)⁴;
- mogelijkheden om verdroging tegen te gaan;
- gebruik van duurzame materialen.

Uitvoering

- methode en fasering van de uitvoering (op hoofdlijnen); wijze van uitvoering van de benodigde infrastructurele werken en de daarvoor noodzakelijke omleidingen (op hoofdlijnen);
- noodzaak van (tijdelijke) wijzigingen in de grondwaterhuishouding in de aanlegfase en welke bouwkundige voorzieningen (inclusief bemalingen) worden getroffen, mede uit het oogpunt van veiligheid en risico voor schade in de omgeving;
- hoeveelheden te verwijderen grond en bodemslib (samenstelling, mate van verontreiniging, wijze van verwijdering en plaats), alsmede de mogelijkheden voor hergebruik en nuttige toepassing (werk met werk maken);
- ruimtelijke mogelijkheden om vrijkomende grond tijdelijk op te slaan gezien de onmogelijkheid van het werken met een gesloten grondbalans.

Gebruik en beheer

- het verkeersmanagement; in hoeverre de genoemde 25 km grens (startnotitie pag. 19) daarvoor voldoende is; vaarintensiteit (in relatie tot de scheepsgrootte) en vaarsnelheid; de sturing van de afwikkeling van de scheepvaart over de drie sluizen en door het Merwedekanaal;
- in hoeverre de nieuwe ligplaatsen tot capaciteitsverkleining van de vaarweg leiden, mede in verband met reductie van vaarsnelheden;
- toekomstige ontwikkeling van de diepte (grotere of zwaarder beladen schepen);
- bedrijfsvoering van bruggen en sluizen inclusief mogelijke consequenties voor de verkeersafwikkeling⁵;
- wijzigingen in de omgeving van het innamepunt van de N.V. Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland (WRK); mogelijke maatregelen (ook tijdens de aanleg) om de kwaliteit (zoals vertroebeling) van het door WRK in te laten water te verbeteren dan wel zo min mogelijk aan te tasten⁶;

² Zie reactie nr. 6 (bijlage 4).

³ Zie reactie nr. 8 (bijlage 4).

⁴ Zie reactie nr. 1 (bijlage 4).

⁵ Zie reacties nr. 3, 4, 7 (bijlage 4).

⁶ Zie reactie nr. 12 (bijlage 4).

- permanente veranderingen in de grondwaterhuishouding;
- recreatief medegebruik van de oevers van het kanaal, zoals wandelen, fietsen en (sport)vissen.

4.2 Alternatieven

De alternatieven kunnen worden samengesteld uit de in paragraaf 4.1 gegeven bouwstenen. Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen nog kunnen worden getroffen.

4.2.1 Nulplusalternatief

Uit de startnotitie kan worden afgeleid dat nut en noodzaak van de aanleg van een derde sluis en de verdere verruiming van het Lekkanaal na 2010 op basis van de verkenningenstudie niet onomstotelijk zijn vast komen te staan. Omdat het doel van het voornemen dus mogelijk eveneens met handhaving van de autonome ontwikkeling volgens het ligplaatsenproject en de bochtverruiming bij de monding in de Lek samen met het gebruik van beter verkeersmanagement kan worden bereikt, moet het nulplusalternatief in het MER als een volwaardig alternatief worden beschouwd.

4.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief dient een "actieve" aanpak te worden gehanteerd. In ieder geval dient aandacht te worden besteed aan:

- maximaliseren van de mogelijkheden voor natuurontwikkeling door (plaatselijk) aanleg van milieuvriendelijke oevers;
- voorkomen van verdroging;
- duurzaam bouwen;
- compenserende maatregelen voor het niet verder door mitigatie te voorkomen verlies aan natuurwaarden;
- hergebruik en nuttige toepassing van vrijkomend dijkmateriaal;
- het minimaliseren van de nadelige gevolgen voor het woon- en leefmilieu;
- mogelijkheden voor energiewinning door gebruik te maken van de waterstroming tijdens schuttingen.

5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN

5.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Bij deze beschrijving moet in het MER worden uitgegaan van de ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan het ligplaatsenproject, aanleg van de nieuwe aansluiting op de A 27 en de nieuwe brug over het Lekkanaal en plannen voor stedelijke uitbreiding, zoals het bedrijventerrein Het Klooster. Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Op kaart moet een duidelijk overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten, zoals de uiterwaarden van de Lek⁷, de (provinciale)

⁷ De uiterwaarden langs de Lek zijn op de verdrogingskaart van het Waterhuishoudingsplan Utrecht 1999-2003 aangegeven met de hoogste prioriteitsklasse en op de functiekaart met natuurfunctie.

ecologische hoofdstructuur langs de Schalkwijkse wetering (doorlopend binnendijks), de kwelzone ten zuidoosten van het Lekkanaal, de waterinlaat van de WRK, eventuele intrekgebieden van drinkwaterwinning, eventueel te amoveren (bedrijfs) woningen en cultuurhistorische objecten.

5.2 Bodem en water

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Geef een beschrijving van:

- de bodemopbouw, de hydrologische en geohydrologische situatie (oppervlaktewaterhuishouding, grondwaterstroming, grondwaterpeilen en de interactie tussen het grondwater en oppervlaktewater) en de geotechnische eigenschappen⁸;
- kwantiteit en kwaliteit van de af te voeren waterbodem, dijkgrond en binnendijkse grond (inclusief situering en ernst van bodemverontreinigingen).

Gevolgen voor het milieu

Geef inzicht in:

- de beïnvloeding van de oppervlaktewaterhuishouding, grondwaterstromingspatronen en grondwaterpeilen; wijziging van kwel en infiltratiepatronen;
- veranderingen in de risico's voor de waterinname door WRK, ook door meer vervoer van gevaarlijke stoffen over het kanaal;
- mogelijkheden tot hergebruik of nuttige toepassing van de uitgebaggerde waterbodem, dijkgrond en binnendijkse grond.

5.3 Natuur

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

Geef een beschrijving van:

- het voorkomen van bijzondere biotooptypen, indicator- en doelsoorten (zoals Rodelijstsoorten): stroomdalsoorten en amfibieën zoals de Kamsalamander, karakteristieke water- en landslakken, broedvogels zoals de Tureluur⁹;
- de ecologische relaties lopend door het studiegebied, inclusief bestaande barrières die het functioneren van deze relaties belemmeren.

Gevolgen voor het milieu

Beschrijf de gevolgen voor (veranderingen in) de natuurwaarden en ecologische verbindingen door vooral de verlegging van dijken en het verplaatsen van waterlopen.

5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

- Beschrijf en waardeer de bestaande landschappelijke structuur (inclusief ontstaansgeschiedenis), cultuurhistorische en archeologische waarden en geef aan hoe waardevolle elementen zonder schade ontwikkelingsgericht (niet alleen conserverend) zijn in te passen;
- geef precies aan welke onderdelen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie in het geding kunnen zijn aangezien deze waterlinie in aanmerking komt voor een beschermde status als cultuurhistorische waarde en in aanmerking komt te worden voorgedragen om op de werelderfgoedlijst te komen;
- een aanvullende archeologische inventarisatie ter plaatse van oude stroomruggen en oeverwallen, ontginningsassen en dijken met een hoge archeologische verwachtingswaarde¹⁰;

⁸ Zie reactie nr. 5 (bijlage 4).

⁹ Zie reactie nr. 8 (bijlage 4).

¹⁰ Zie reactie nr. 9 (bijlage 4).

- industrieel erfgoed, bestaande uit de hoge heftorens en het rijtje witte hulzen, die als een geheel kunnen worden gezien.

Gevolgen voor het milieu

- Geef een aanduiding en beoordeling van de (veranderingen in de) visueel-ruimtelijke werking die de derde sluis op de omgeving zal hebben;
- geef aan in hoeverre en hoe aanwezige cultuurhistorische waarden en archeologische vindplaatsen worden veilig gesteld.

Het verdient aanbeveling om gevolgen niet alleen te beschrijven, maar vooral ook zo goed mogelijk aan te geven op kaarten en te visualiseren met tekeningen en/of fotomontages.

5.5 Woon- en leefmilieu

Bestaande toestand en autonome ontwikkelingen

- Beschrijf de achtergrondniveaus voor geluidhinder (inclusief bestaande zoneringen), alsmede de autonome ontwikkeling daarin, zoals van de nieuwe ontsluiting naar de A27 en/of als gevolg van de bedrijvigheid op het nabij te ontwikkelen bedrijventerrein;
- beschrijf de externe veiligheidssituatie voorzover deze beïnvloed wordt door de aanleg en gebruik van de derde sluis en de verdere verruiming en het gebruik van het Lekkanaal.

Gevolgen voor het milieu

- Een kwalitatieve beschrijving van de veranderingen in de nautische veiligheid en de gevolgen daarvan voor gevoelige bestemmingen (zoals de inlaat van de WRK) en kwantitatieve veranderingen in het externe veiligheidsrisico (individueel en groepsrisico) als gevolg van de toename in het vervoer met en eventueel afmeren van kegelschepen met gevaarlijke stoffen;
- de hinder ten gevolge van bouwverkeer;
- toename van de geluidhinder;
- een beschrijving van de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van aanzienlijke toename van de scheepvaarttonnage.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Het is zinvol een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven en varianten, in het bijzonder van mogelijke (extra) mitigerende en positieve milieumaatregelen in het kader van het MMA om de realiteitswaarde daarvan beter te kunnen beoordelen.

II ALGEMENE RICHTLIJNEN

1. INLEIDING

Dit deel bevat de algemene richtlijnen voor milieueffectrapporten (MER). Per onderwerp worden tevens de relevante wetteksten uit de Wet milieubeheer (Wm) aangehaald. Dit algemene deel dient te worden gelezen in samenhang met het project-specifieke deel van de richtlijnen.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *“een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd.”*

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *“een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.”*

2.1 Probleemstelling

In de probleemstelling moet worden beschreven voor welke knelpunten het voornemen een oplossing moet bieden of welke aanleiding en ontwikkelingen tot het initiatief geleid hebben.

2.2 Doel

Geef een concrete omschrijving van het doel (of de doelen) van het initiatief. Neem in deze beschrijving ook de doelen voor milieubescherming en -verbetering op, zodat duidelijk wordt welke ruimte de gestelde doelen laten voor het ontwikkelen van alternatieven die gunstig zijn voor het milieu.

De beschreven doelen moeten een kader vormen voor het ontwikkelen en afwegen van alternatieven.

2.3 Beleid en besluiten

Geef kort aan welke randvoorwaarden en uitgangspunten gelden bij dit voornemen. Verwijs hierbij naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Geef bijvoorbeeld aan of er in of nabij het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status in het beleid hebben en die consequenties kunnen hebben voor de ontwikkeling van alternatieven. Ook moeten criteria voor de afweging van alternatieven, bijvoorbeeld grens- en streefwaarden, die aan het milieubeleid worden ontleend, beschreven worden.

Geef aan voor welke besluiten het MER is opgesteld en welke instanties die besluiten nemen. Beschrijf volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Ten slotte moeten de besluiten aangegeven worden die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering voor de in beschouwing genomen alternatieven."*

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."

3.1 Algemeen

Beschrijf de voorgenomen activiteit en de alternatieven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het kan zinvol zijn om deze beschrijving te baseren op deelactiviteiten en/of om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase, de gebruiksfase en (indien van toepassing) tijdens of na de beëindiging van het initiatief.

Motiveer waarom deze en geen andere alternatieven worden beschouwd, in relatie tot de gestelde doelen en het vastgestelde overheidsbeleid. Als er een voorkeursalternatief bestaat, geef dan aan waar deze voorkeur op gebaseerd is.

Beschrijving van het meest milieuvriendelijke alternatief is verplicht.

Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Geef bij elk alternatief aan welke preventieve, mitigerende en/of compenserende maatregelen worden getroffen.

Als de activiteit effecten heeft in gevoelige gebieden, zoals:

1. gebieden die zijn aangewezen op grond van de EU Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn;
 2. gebieden die zijn aangeduid in het Structuurschema Groene Ruimte;
 3. of gebieden die bescherming genieten op grond van provinciaal beleid,
- dan gelden specifieke beschermingsformules en compensatieverplichtingen. De consequenties hiervan voor de alternatievenontwikkeling moeten in het MER expliciet gemaakt worden.

3.2 Nulalternatief

Het nulalternatief is het alternatief waarbij de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven daarvoor niet worden uitgevoerd. Wel kan bij het nulalternatief sprake zijn van aanvullende maatregelen (van een ander karakter dan het voornemen) waarmee de doelen worden behaald.

- Beschrijf het nulalternatief als volwaardig alternatief, als dit alternatief voor het bereiken van het doel duidelijk een reëel alternatief vormt.
- Als een nulalternatief duidelijk geen reëel alternatief is, dan kan volstaan worden met het beschrijven van de huidige situatie plus de autonome ontwikkelingen. Deze beschrijving vormt de basis voor de beschrijving van de autonome milieuontwikkeling (zie hoofdstuk 4).

Als uit de startnotitie niet duidelijk blijkt of het nulalternatief reëel is, stel deze vraag dan in het MER aan de orde en beargumenteer welke van de twee bovengenoemde beschrijvingen opgenomen wordt.

3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;

- uitgaan van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.

Volg bij het ontwikkelen van het mma bij voorkeur een actieve aanpak waarbij de toepassing van de beste bestaande mogelijkheden voor milieubescherming en -verbetering als uitgangspunt wordt genomen. Als dit niet mogelijk is, kan na analyse van de milieueffecten van alternatieven of varianten het alternatief met de minst nadelige milieueffecten tot mma worden benoemd.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND EN AUTONOME ONTWIKKELING

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Beschrijf de bestaande toestand van het milieu in het studiegebied én de te verwachten milieutoestand als gevolg van de autonome ontwikkeling, als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de 'autonome ontwikkeling' verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voorgenomen activiteit of één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Ga bij deze beschrijving uit van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen hiervoor verschillende scenario's worden gebruikt.

Studiegebied

Geef het studiegebied op kaart weer. Het studiegebied omvat de locatie of het tracé en de omgeving daarvan, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Voor verschillende milieuaspecten kan de omvang van het studiegebied verschillen. Geef tevens gevoelige gebieden en objecten aan.

5. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

Beschrijf de milieueffecten van de verschillende alternatieven volgens dezelfde methode en met hetzelfde detailniveau om een onderlinge vergelijking (zie H.6) mogelijk te maken. Neem bij de beschrijving van de milieugevolgen de volgende algemene richtlijnen in acht:

- Bepaal de ernst van de milieugevolgen in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid. Beschrijf:
 - per milieugevolg of het omkeerbaar is;
 - zowel negatieve als positieve effecten;
 - eventuele cumulatie van effecten;
 - zowel directe als afgeleide effecten;
 - met speciale aandacht de effecten die per alternatief verschillen of gestelde normen naderen/overschrijden;
 - de milieugevolgen in zowel de aanlegfase, de gebruiksfase als (indien van toepassing) de fase na afronding van gebruik.
- Maak de manier waarop milieugevolgen zijn bepaald inzichtelijk en controleerbaar door het opnemen van basisgegevens in bijlagen of expliciete verwijzing naar geraadpleegd achtergrondmateriaal; motiveer het gebruik van minder gangbare voorspellingsmethoden;
- Beschrijf de samenhang tussen de milieugevolgen die resulteren in verandering van de leefbaarheid;

- Voer een betrouwbaarheidsanalyse of een 'worst case scenario' uit bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten; vermeld onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens.

6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

Vergelijk de milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven onderling én met de referentie(s).

- Vergelijk bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie.
- Geef bij de vergelijking aan in hoeverre de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid gehaald worden.

7. LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

Geef aan over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Spits deze inventarisatie toe op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Beschrijf welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is.

In het MER moet duidelijk worden gemaakt welke consequenties de leemten en onzekerheden hebben voor het besluit. Geef een indicatie in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie.

8. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het bevoegde gezag moet bij het besluit over deze activiteit aangeven hoe en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling dat de initiatiefnemer in het MER reeds een aanzet geeft tot een evaluatieprogramma en daarbij een verband legt met de geconstateerde leemten in informatie en onzekerheden.

9. VORM EN PRESENTATIE

Geef bijzondere aandacht aan de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven en gebruik waar nodig tabellen, figuren en kaarten.

Verder adviseert de Commissie:

- het MER beknopt te houden, onder andere door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;

- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst in het MER op te nemen;
- recent kaartmateriaal te gebruiken voorzien van goed leesbare topografische namen en een duidelijke legenda.

10. SAMENVATTING VAN HET MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste: *"een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."*

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. De samenvatting moet als **zelfstandig** document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Geef daarbij de belangrijkste zaken weer, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven, de motivering van de keuze voor het mma en het (eventuele) voorkeursalternatief;
- belangrijke leemten in informatie.

BIJLAGE 1: LIJST VAN INSPREKERS

LEKKANAAL 3^e SLUIS PRINSES BEATRIXSLUIZENCOMPLEX

1	Rijkswaterstaat Directie Noord-Holland, afd. Watersystemen	Haarlem
2	J.G.A. Maijer	Nieuwegein
3	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nieuwegein	Nieuwegein
4	Platform Vreeswijk	Nieuwegein
5	Vereniging Kloostergebied Nieuwegein	Nieuwegein
6	Bewoners Prinses Beatrixsluis	Nieuwegein
7	Transport en Logistiek Nederland	Amsterdam
8	Vereniging Onderzoek Flora en Fauna	Wageningen
9	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek	Amersfoort
10	Koninklijke Schippersvereniging 'Schuttevaer'	Rotterdam
11	Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, Werkgroep Waterrecreatie Rivierengebied Midden-Nederland	Culemborg
12	NV Watertransportmaatschappij Rijn-Kennemerland (WRK)	Nieuwegein
13	Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam	Amsterdam
14	Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland	Arnhem
15	Scheepvaart en Industrievereniging Noordzeekanaalgebied	Amsterdam
16	Dienst Waterbeheer en Riolering namens Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht	Hilversum

BIJLAGE 2: INSPRAAKNOTA

LEKKANAAL 3^e SLUIS PRINSES BEATRIXSLUIZENCOMPLEX

Inhoudsopgave

1. INLEIDING	22
2. ECONOMIE EN TRANSPORT	24
3. CULTUURHISTORIE	28
4. GELUIDHINDER	29
5. LUCHTVERONTREINIGING	29
6. SOCIALE ASPECTEN	30
7. EXTERNE VEILIGHEID	30
8. WATER (BODEMKWALITEIT)	31
9. ECOLOGIE	31
10. WATERKEREN	33
11. OVERIGE VRAGEN	33

1 INLEIDING

Voor u ligt de inspraaknota "Lekkanaal 3^e sluis Prinses Beatrix sluizencomplex". Deze nota is een bijlage bij de richtlijnen voor de Trajectnota/MER en is opgesteld door het Bevoegd Gezag. Het Bevoegd Gezag bestaat uit de ministers van V&W en VROM.

In deze nota is aangegeven hoe met de reacties op de startnotitie is omgegaan. Het bevat een overzicht van de binnengekomen reacties en de daarbij geformuleerde antwoorden. De inspraakreacties zijn gebruikt bij het opstellen van de richtlijnen.

Wat kunt u in deze nota verwachten

In deze nota wordt dieper ingegaan op de inspraakreacties. Vanwege het aantal reacties en de mogelijkheid deze in te passen in de uit te voeren studies zijn vragen samengevoegd om te voorkomen dat dezelfde vraag meerdere keren wordt beantwoord.

De vragen zijn geordend in hoofdstukken. Het doel van deze nota is insprekers en belangstellenden te informeren over de binnengekomen reacties en de antwoorden daarop. Los van deze inspraaknota is er tevens voor gekozen iedere inspreker afzonderlijk te antwoorden. De nummers bij de inspraak verwijzen naar de binnengekomen brieven (zie bijlage 1: lijst van insprekers).

Bij het beantwoorden van de vragen is de opbouw van de alternatieven bekend verondersteld. In de startnotitie en de folder staat beschreven wat wordt verstaan onder de verschillende alternatieven.

Op een aantal inspraakreacties is niet uitvoerig ingegaan. Daar zijn de volgende redenen voor te noemen:

1. In veel reacties worden voorkeuren of bezwaren uitgesproken die bepaalde oplossingen betreffen die in de startnotitie zijn genoemd. Op dit moment is de keuze van een mogelijke oplossingsrichting nog niet aan de orde. Pas wanneer de resultaten van de tracé/ m.e.r.-studie bekend zijn, kunnen voorkeuren worden aangegeven. De argumenten die genoemd zijn om de voorkeur danwel het bezwaar te onderbouwen worden wel meegenomen bij het opstellen van het beoordelingskader om daarmee de verschillende alternatieven te kunnen beoordelen.

2. In veel reacties wordt gevraagd om resultaten van studies, zoals bijvoorbeeld geluidsonderzoek. Deze studies moeten nog plaats vinden en de gegevens zijn dus nog niet bekend. In die gevallen wordt kort verwezen naar het feit dat deze resultaten in de loop van de studie bekend worden.

3. In sommige reacties wordt het belang onderstreept van effecten die al in de startnotitie worden genoemd. Deze reacties zijn een belangrijk signaal dat er naar de juiste effecten wordt gekeken. In de inspraaknota is echter volstaan met een verwijzing dat deze effecten worden onderzocht.

4. Sommige brieven bevatten vragen waarin gedetailleerd wordt gevraagd naar bepaalde gegevens en resultaten. In de startnotitie zijn de diverse alternatieven uitgewerkt tot op een bepaald globaliteitsniveau. In de loop van de tracé/m.e.r.-studie zullen de alternatieven en varianten en mogelijk optredende effecten gedetailleerder worden uitgewerkt en onderzocht. Het is daarom in deze fase van de studie nog niet goed mogelijk om deze vragen met het gevraagde detailniveau te beantwoorden.

2 ECONOMIE EN TRANSPORT

Inspiraak (2)

De sluiscapaciteit wordt - zonder nadere onderbouwing - verondersteld op termijn tekort te gaan schieten.

Reactie

Dat de capaciteit tekort gaat schieten in de toekomst is onderbouwd in paragraaf 2.2.1 van de Startnotitie. In de tracé/m.e.r.-studie zal dit ook zeker nog nader aan de orde komen.

De toename van het transitoverkeer Amsterdam/Rotterdam is begrepen in de totale ontwikkeling in te vervoeren tonnages zoals aangegeven in tabel 2.2 van de Startnotitie. Ook dit zal nog nader aan de orde komen in de tracé/m.e.r.-studie.

Inspiraak (2)

Het plan voorziet niet in verbreding van het kanaal ter hoogte van de Plofsluis.

Reactie

De vaarwegbreedte van het Lekkanaal ter hoogte van de Plofsluis en de Overeindsebrug is voldoende voor een veilige afwikkeling van het huidige en toekomstige scheepsaanbod.

Door het kanaal aldaar te verbreden zou de hinder ten gevolge van golven die worden veroorzaakt door de op het Amsterdam-Rijnkanaal varende schepen juist vergroot. De smallere vaarwegbreedte bij de Plofsluis ten opzichte van de toekomstige breedte van het Lekkanaal zorgt er juist voor dat de translatiegolven op het Lekkanaal minder sterk doorkomen.

Inspiraak (2)

Er worden grotere schepen verwacht, waardoor de diepgang van Amsterdam-Rijnkanaal en Lekkanaal mogelijk moet worden aangepast.

Reactie

Het aanpassen van de diepte van het Lekkanaal maakt onderdeel uit van deze studie. Zoals in tabel 1.1 en paragraaf 2.2.1 van de Startnotitie is aangegeven, is het Amsterdam-Rijnkanaal al geschikt voor schepen van maximaal 200x23x4m. Deze bovengrens zal de eerste decennia zeker gehandhaafd blijven. Op het Amsterdam-Rijnkanaal zal wel de gemiddelde grootte van de schepen toenemen evenals op het Lekkanaal.

In een eerder uitgevoerde studie zijn de lokaties Zeeburg te Amsterdam, het traject Maarssen-Demkabocht en de Prinses Beatrixsluizen als knelpunten naar voren gekomen. Ten behoeve van het knelpunt Zeeburg is onlangs een nadere studie naar de te treffen maatregelen afgerond. Over enkele jaren zal het voorkeursalternatief worden uitgevoerd. Op het traject Maarssen-Demkabocht wordt een verkeersbegeleidingssysteem toegepast.

Bij een verdere toename van de aantallen en gemiddelde grootte van de schepen (dus meer grotere schepen) kan het nodig zijn om nog aanvullende maatregelen te treffen te Zeeburg en het traject Maarssen-Demkabocht, zodat die trajecten ook voldoen aan het standaard profiel van 100mbreedte en 6m diepte voor het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze twee lokaties maken echter geen onderdeel uit van deze studie.

Inspiraak (3,4,7)

Verkeerskundige en economische gevolgen voor het wegverkeer in Nieuwegein ten gevolge van een toename van het aantal brugopeningen door een intensivering van het gebruik van het Merwedekanaal.

Reactie

De verkeerskundige en economische aspecten als gevolg van langere openingstijden van bruggen behoren tot onderzoeksaspecten.

Inspraak (4)

Welke sluiproutes zouden eventueel gebruikt gaan worden en wat zijn de consequenties voor die routes?

Reactie

In de studie zal aandacht worden besteed aan de mogelijk extra wachttijd die voor het wegverkeer ontstaat bij langere openingstijden van de bruggen. Dit wordt meegenomen bij de weging van de verschillende alternatieven. Of dit ook aanleiding zal geven tot sluipverkeer en welke consequenties dat heeft, zal in de studie niet in beschouwing worden genomen. De mogelijk extra wachttijden geven al voldoende inzicht in de hinder die wordt ondervonden.

Inspraak (4)

Uitvoerbaarheid bediening bruggen op afstand.

Reactie

In de studie wordt de uitvoerbaarheid van bediening van bruggen op afstand meegenomen.

Inspraak (4,11)

Pleziervaart via het Merwedekanaal en de beroepsvaart via het Lekkanaal.

Reactie

Het huidige beleid is erop gericht om pleziervaart te stimuleren meer gebruik te laten maken van alternatieve routes, zoals het Merwedekanaal. Dit gebeurt onder andere door wachtplaatsen en -steigers aan te brengen en de bediening van de Koninginnensluis bij te sturen. Binnen het 0+-alternatief is de doelstelling om het Merwedekanaal extra te benutten voor de kleinere beroepsvaart in tijden van veel scheepvaart op het Lekkanaal. De toename danwel afname van het verkeer door het Merwedekanaal als gevolg van de verschillende alternatieven wordt in de studie onderzocht.

Inspraak (5)

Het is gewenst dat er gekeken gaat worden naar inrichtingsvarianten van een eventueel aan te leggen 3^e sluis.

Reactie

In de studie zal er naar diverse inrichtingsvarianten worden gekeken, onder andere variaties in sluisafmetingen (lengte, breedte, diepte), variaties in toe te passen sluisdeuren (hefdeuren, puntdeuren of roldeuren), toe te passen remmingwerken, bouwmethoden etc.

Na de aanleg van de bestaande sluizen is er zeer veel kennis opgedaan op grondmechanisch gebied hetgeen zeker zal worden toegepast.

Inspraak(7)

Ten aanzien van de studie naar de milieu-effecten door modal shift wordt de indruk gewekt, dat er alleen een relatie wordt gelegd tussen de uitstoot van binnenschepen en vrachtauto's op basis van hun maximale vervoerscapaciteit en gelijke kilometrage. De milieu-effecten van modal shift zijn afhankelijk van een groot aantal andere factoren.

Reactie

In deze studie wordt uitgegaan van de positieve milieu- en bereikbaarheidseffecten van modal shift in het algemeen, hetgeen de basis vormt van de modal shift doelstellingen in het SVV-2 en de nota Transport in Balans. Hoewel de werkelijke effecten van geval tot geval hoger of

lager zullen uitvallen, is het aannemelijk dat deze bij een (beleidsmatig nagestreefde) marktconforme en door kostenminimalisatie gestuurde modal shift steeds positief zijn.

Inspiraak (10, 13)

- Bij de hoofdafmetingen van de sluis rekening houden met de voor de hand liggende schaalvergroting van schepen en duwstellen in de toekomst. Scheepslengten van 135 meter en breedtes van 14,20 m tot 17 meter dienen op efficiënte wijze met andere scheepstypen te kunnen worden geschikt.
- Bepleit wordt om bij de bouw van een nieuwe sluizenkolk de maximale dimensies te betrachten, namelijk 4 m diepgang en geschikt voor schepen van CEMT-klasse VIb.

Reactie

Het onderzoeken van de gewenste sluisafmetingen, gelet op toekomstige ontwikkelingen van de afmetingen van de schepen, maakt onderdeel uit van de studie.

Inspiraak(10)

Een nieuwe sluiskolk dient bij voorkeur geen hoogtebeperkingen te kennen (dus geen hefdeuren) en rekening te houden met de toekomstige diepte van de aansluitende vaarwegen.

Reactie

Ten aanzien van de hoogtebeperking wordt een minimum doorvaarthoogte aangehouden van 9,10 m boven een maatgevende waterstand van NAP-0,20 op het Lekkanaal. Dit is de hoogte die wordt aangehouden voor de bruggen over het Lekkanaal en Amsterdam-Rijnkanaal. Of er wel of geen hefdeuren worden toegepast zal tijdens de studie nader worden onderzocht. De hoogtebeperking blijft evenwel de 9,10 m boven de maatgevende waterstand.

Ten aanzien van de toekomstige diepte wordt rekening gehouden met de mogelijke diepgang op de aansluitende vaarwegen Amsterdam-Rijnkanaal en Lek (stroomafwaarts van het Lekkanaal).

Inspiraak (10)

Bij de constructie van de sluiskolken dient nadrukkelijk voorkomen te worden dat door (toekomstig) hoog of laag water op de rivier stremmingsrisico ontstaat.

Reactie

Hieraan wordt aandacht besteed tijdens de studie.

Inspiraak (10)

Vooraf bij de constructie van de sluis en sluisdeuren voorzieningen treffen die scheepspassages bij strenge vorst goed mogelijk maken.

Reactie

Voor het Lekkanaal (een hoofdvaarweg) wordt een beschikbaarheidseis aangehouden van 98,5 %. Om deze eis te halen is het noodzakelijk dat er bij de sluis en sluisdeuren voorzieningen worden getroffen om ook de scheepspassages bij strenge vorst te waarborgen. Nadere studie tot aan dit detailniveau zal tijdens de tracé/m.e.r.-studie nog niet plaatsvinden. Dit komt eerst aan de orde in de (voor)ontwerpfase.

Inspiraak (10,13,15)

De Europese Commissie streeft ernaar om de zeehavens te integreren in het multimodale Trans-Europese Netwerk (TEN). In de Benelux wordt ernaar gestreefd om via onderlinge goed functionerende (infrastructurele) netwerken de havens op elkaar aangesloten te doen zijn en in de 2^e Voortgangsnota Zeehavenbeleid is het netwerk van Nederlandse zeehavens met achterlandverbindingen en inland-terminals als beleidsdoel geformuleerd. Het Lekkanaal als

sleutel tot de vaarroute Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen zou daarom ondanks de eerdere afwijzing moeten worden opgewaardeerd tot hoofdtransportas (HTA).

De verwachte groei van de scheepsbewegingen (tot 2020 met 37% is naar de mening van de Scheepvaart- en Industrievereniging Noordzeekanaalgebied bescheiden berekend, zeker in het licht van de recente ontwikkelingen) rechtvaardigt het openhouden van deze mogelijkheid. Het betekent dat ook het Merwedekanaal en/of de Lek in deze benadering betrokken zou moeten worden.

Reactie

Opwaardering tot HTA-status houdt volgens het 2^e Structuurschema Verkeer en Vervoer globaal in dat de vaarweg geschikt moet zijn voor vierbaksduwvaart en voor de recreatievaart een ontmoedigingsbeleid moet worden gevoerd. Aangezien de Lek een belangrijk onderdeel uitmaakt van de corridor Amsterdam-Rotterdam en deze juist een belangrijke functie vervult voor de recreatievaart, zou opwaardering tot HTA-status hiermee strijdig zijn. Bovendien is de Lek minder geschikt voor schepen van deze omvang. Er zal geen studie worden gedaan naar opwaardering van het Lekkanaal naar HTA. Wel wordt een bureaustudie uitgevoerd naar eerdere ervaringen met het verdiepen van andere vaarwegen naar 4 meter diepgang, zoals op het Amsterdam-Rijnkanaal. Onderdeel van deze studie is de vraag wanneer op de Waal en de Lek ook met 4 meter diepgang kan worden gevaren.

Inspiraak(13)

Het alternatief 0⁺, verbetering van verkeersmanagement, is geen volwaardige oplossing.

Reactie

Met het 0⁺-alternatief, waarvan verkeersmanagement een onderdeel is, wordt de in de startnotitie genoemde doelstelling met betrekking tot grotere scheepsafmetingen niet gehaald. Het 0⁺-alternatief is bedoeld om te onderzoeken in hoeverre met relatief geringe infrastructurele aanpassingen de problemen op het Lekkanaal kunnen worden verminderd, zonder dat het knelpunt helemaal wordt opgelost.

Aanvullende onderzoeken, grondzaken en schadeaspecten

Inspiraak (6)

Planschade, meting en inventarisatie schade.

Reactie

Er zal in dit stadium nog geen inventarisatie worden gemaakt van de schade voor de direct betrokkenen. Dat komt pas aan de orde als er een besluit is genomen over het uit te voeren alternatief.

Inspiraak (5)

Onderzoeken welke maatregelen er nodig zijn in verband met de slechte ondergrond.

Reactie

In de studiefase zal een uitgebreid grondmechanisch onderzoek worden uitgevoerd ten behoeve van de te ontwerpen sluis en bijbehorende werken en de toe te passen bouwmethode.

3 CULTUURHISTORIE

Inspiraak (6)

De bestaande sluis en de woningen zijn industrieel erfgoed. Is het mogelijk de woonhuizen in zijn geheel te verplaatsen naar de westzijde van de bestaande kolken?

Reactie

De woningen langs de Beatrixsluizen hebben geen status in de zin van rijks- dan wel gemeentelijk monument. De sluis zelf is voorgedragen als rijksmonument. De mogelijkheden tot het verplaatsen van de huizen wordt in deze fase niet onderzocht. De planstudiefase is bedoeld om een keuze te maken uit de verschillende alternatieven waarvoor een ontwerp wordt gemaakt.

Inspiraak (9)

Het effect op de cultuurhistorische waarde ontbreekt bij het onderverdelen van de effecten op de omgeving

Reactie

Zowel in de startnotitie als in de bijbehorende folder is aangegeven dat het aspect cultuurhistorie zal worden onderzocht en zal meewegen in de keuze voor een van de alternatieven. Dit houdt in dat de aanwezige cultuurhistorische waarden worden geïnventariseerd evenals de effecten per alternatief.

Inspiraak (9)

Het betreffende gebied kent een middel tot hoge archeologische verwachting. Er wordt aangedrongen op een aanvullende archeologische inventarisatie zodat eventuele archeologische vindplaatsen getraceerd kunnen worden.

Reactie

Gezien de archeologische verwachting zal een aanvullende inventarisatie worden uitgevoerd. Deze zal in een volgende fase van het project plaatsvinden.

4 GELUIDHINDER

Inspiraak (6)

Worden er decibelmetingen gedaan, zodat geluidbeperkende voorzieningen ter sprake kunnen komen?

Reactie

Om de huidige situatie met betrekking tot geluidhinder in beeld te brengen zal gebruik gemaakt worden van bestaande kennis uit onderzoek naar scheepvaartlawaaï. De bestaande geluidszones en de effecten van de alternatieven hierop worden beschreven. Vaarwegen vallen niet onder de Wet Geluidhinder. Er zijn dus geen wettelijke normen ten aanzien van scheepvaartlawaaï.

Vraag (6)

Kunnen schepen qua geluid worden vergeleken met vrachtverkeer?

Reactie

In het algemeen kan gesteld worden dat geluidhinder door scheepvaartverkeer geringer is dan geluidhinder door weg- of railverkeer. Uit onderzoek is gebleken dat geluid van de scheepvaart relatief het minst gehoord wordt en ook laag scoort ten aanzien van "hinderbeleving".

5 LUCHTVERONTREINIGING

Inspraak (6)

Hoe wordt omgegaan met gezondheidsaspecten voor omwonenden als gevolg van luchtverontreiniging?

Reactie

Uit berekeningen voor het Amsterdam-Rijnkanaal in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Utrecht is gebleken dat luchtverontreiniging door de scheepvaart in het algemeen ruim binnen de normen van de Wet Milieubeheer valt. Indien mogelijk zal berekend worden hoe de situatie verandert na de aanleg van een nieuwe sluis en toename van het scheepvaartverkeer.

Inspraak (6)

Worden er metingen verricht om de mate van luchtverontreiniging tijdens stationair toerental en tijdens het wegvaren vast te stellen?

Reactie

In deze fase zullen geen metingen worden verricht aan de uitstoot van schepen. Bij vaststellen van de huidige situatie en vergelijken van alternatieven zal gebruik worden gemaakt van ervaringsgegevens van luchtverontreiniging door schepen.

Inspraak (6)

Hoe wordt omgegaan met lucht-, bodem- en waterverontreiniging in tuinen en vijvers van bewoners van het sluiseland?

Reactie

Lucht-, bodem- en waterverontreiniging worden beschreven voor zover er wettelijke normen van toepassing zijn. Voor verontreiniging van tuinen en vijvers bestaan geen normen, waardoor toetsing van resultaten niet mogelijk is.

Vraag (6)

Kunnen uitlaatgassen van schepen en vrachtauto's vergeleken worden?

Reactie

De emissies (uitlaatgassen) van scheepvaartverkeer zijn in samenstelling vergelijkbaar met die van wegverkeer. De totale emissie is echter zeer gering ten opzichte van het wegverkeer. In internationaal verband wordt niettemin gewerkt aan een normstelling, waardoor (gefaseerd) de scheepsmotoren aan dezelfde eisen moeten voldoen als die van vrachtauto's.

Uit berekeningen voor het Amsterdam-Rijnkanaal door TNO, in het kader van de Corridorstudie Amsterdam-Utrecht, is gebleken dat luchtverontreiniging door de scheepvaart in het algemeen ruim binnen de normen van de Wet Milieubeheer valt.

6 SOCIALE ASPECTEN

Inspraak (6)

Is de woonsituatie te handhaven, mede gezien de aspecten (a) bereikbaarheid, (b) op te leggen beperkingen op het sluiseland, (c) beheer van weg en sluiseland, (d) geluidhinder op het complex, (e) nutsvoorzieningen, (f) overlast tijdens werkzaamheden, (g) schade aan huizen tijdens de bouw, (h) stabiliteit van het sluiseland

Reactie

Er zal aandacht worden besteed aan “sociale aspecten”. Hieronder vallen zaken als bereikbaarheid, (sociale) veiligheid en bewoonbaarheid. Eventuele effecten van de alternatieven zullen worden beschreven en meewegen in de besluitvorming. Het ontwerp van de sluis en de uitvoering van de werkzaamheden komen in een latere fase van het project aan de orde.

In het geval er een derde sluis wordt gebouwd en de sluiswoningen behouden blijven, wordt 1 à 2 maanden voor aanvang van de werkzaamheden de bouwkundige staat van de woningen opgenomen door een onafhankelijk taxateur. Een afschrift van het taxatierapport wordt aan de bewoners toegezonden. Mocht er tijdens het werk schade worden gemeld, dan wordt na afloop van de werkzaamheden nogmaals de bouwkundige staat opgenomen.

stabiliteit: zie aspect Waterkeren

Inspraak (6)

Onder welke voorwaarden kan bewoning op en nabij de Beatrixsluizen worden gehandhaafd?

Reactie

In de planstudie zal onderzocht worden of de sluiswoningen al of niet handhaafbaar zijn. Er wordt niet alleen vanuit een technische invalshoek naar gekeken, maar ook vanuit andere aspecten die in de startnotitie zijn genoemd. Op z'n vroegst kan hier aan het eind van de studie meer duidelijkheid over worden gegeven. Volgens de huidige planning zal dat medio 2001 zijn. Mochten er tussentijds nieuwe ontwikkelingen zijn dan worden de betrokkenen hiervan op de hoogte gesteld.

Inspraak (7, 4, 3)

Wat zijn de consequenties van het alternatief 0+ op bereikbaarheid, verkeersoverlast en bijbehorende milieubelasting als gevolg van geopende bruggen?

Reactie

Het onderzoeken van de consequenties voor bereikbaarheid is onderdeel van de studie naar “sociale aspecten”. De milieubelasting wordt beschreven onder de aspecten geluidhinder en luchtverontreiniging.

7 EXTERNE VEILIGHEID

Inspraak (6)

Hoe wordt ingeval van een calamiteit de omgeving gewaarschuwd en hoe wordt de vluchtroute?

Reactie

Bij het ontwerp van de sluis wordt rekening gehouden met de veiligheid voor de omgeving. Om deze reden zal de Brandweer Nieuwegein bij de planstudie worden betrokken.

8 WATER(BODEM)KWALITEIT

Inspraak (1)

Er wordt geen aandacht besteed aan de toekomstverwachting ten aanzien van een grotere regionale watervraag in het Kromme Rijngebied

Reactie

Het bovengenoemde onderwerp valt buiten de scope van dit project. Buiten dit kader wordt wel studie verricht naar een grotere regionale watervraag. Eventuele resultaten die van belang zijn voor de planstudie zullen te zijner tijd worden meegenomen.

Inspraak (1, 12)

Gemist wordt aandacht voor de veiligheid van waterinname, de waterkwaliteit en de procesvoering.

Reactie

Gevolgen voor de waterkwaliteit, zowel in de aanlegfase als in de nieuwe situatie, zijn *onderwerp van studie. Hierbij wordt onder andere aandacht besteed aan toename van het (schut)debiet op het Lekkanaal, opwerveling van slib en calamiteiten.* Over dit onderwerp zal regelmatig met de WRK worden overlegd.

Inspraak (12)

Om tijdens vervuilingen van de Lek of het ARK te voorkomen dat het Lekkanaal verontreinigd wordt zou de WRK gaarne een pompinstallatie bij de sluis geïnstalleerd zien. Deze installatie zou uit beide zijden van de sluis water in de sluis of in het Lekkanaal moet kunnen pompen.

Reactie

Indien de effecten van de alternatieven hiertoe aanleiding geven zullen maatregelen ter voorkoming van verslechtering van de waterkwaliteit worden genomen. Over dit onderwerp zal met de WRK worden overlegd.

9 ECOLOGIE

Inspraak (1)

Er wordt geen aandacht besteed aan de intrekmogelijkheden voor zalmachtigen.

Reactie

Binnen het onderzoek ten behoeve van het aspect Ecologie wordt ook de aquatische flora en fauna meegenomen. Momenteel vindt door het RIZA (Rijksinstituut voor Integraal Zoetwaterbeheer en Afvalwaterbehandeling) een landelijk onderzoek plaats naar de intrekmogelijkheden van zalmachtigen. De resultaten hiervan zullen worden betrokken in de Planstudie.

Inspraak (6)

Hoe wordt het verdwijnen van bomen en struiken tussen de woningen en de A27 gecompenseerd?

Reactie

Verwijdering van bomen en struiken valt onder de Boswet. Voor verwijdering van bomen geldt een herplantplicht. Voor natuurwaarden in het algemeen geldt het compensatiebeginsel. Dit houdt in dat getracht wordt negatieve effecten te voorkomen of te beperken en dat verloren gegane natuur wordt gecompenseerd. Indien mogelijk vindt compensatie plaats in de directe omgeving.

Inspraak (5)

Er wordt op aangedrongen de ecologische verbindingszone parallel tegen het Lekkanaal in stand te houden en waar mogelijk de structuur te versterken.

Reactie

De kade en berm van het Lekkanaal ten noorden van het sluizencomplex behoren tot een provinciale ecologische verbindingzone. Hiermee wordt binnen het aspect Ecologie rekening gehouden.

Inspraak (8)

Vergraving en verharding zijn bedreigend voor stroomdalplanten. De gevolgen van de ingreep voor deze soorten kunnen worden gemitigeerd door te zorgen voor een goede uitgangssituatie en terugbrengen van de bovengrond met zaadvoorraad.

Reactie

De vermelde aandachtspunten zullen worden betrokken bij het aspect Ecologie.

10 WATERKEREN

Inspraak (5, 6)

Er wordt op aangedrongen historisch en bodemtechnisch onderzoek uit te voeren in verband met maatregelen die nodig zijn bij de bouw van een nieuwe sluis en een nieuw dijklichaam.

Reactie

De stabiliteit van de eventueel aan te leggen sluis en kanaaldijk zal worden onderzocht door middel van een uitgebreid geotechnisch onderzoek. Aan de hand van dit onderzoek wordt een ontwerp voor sluis, dijk en bijbehorende werken gemaakt dat voldoet aan de eisen conform de Wet op de Waterkering. Ook zal het onderzoek de basis zijn voor de te kiezen bouwmethode.

11 OVERIGE VRAGEN

Vraag (6)

Wat is de invloed van de radarinstallaties op schepen voor bewoners en sluispersoneel in de directe omgeving? Kan er een verbod komen voor schepen om de scheepsradar in de sluis te laten draaien?

Reactie

Voor de "radarwagen", die wordt gebruikt door de Meetkundige Dienst van Rijkswaterstaat, is onderzocht wat de consequenties zijn voor mensen die zich in de omgeving bevinden van een in bedrijf zijnde radarinstallatie. De radarwagen zendt een pulspiekvermogen uit van 45 kW en er is gerekend met een stilstaande radar, dus het meest ongunstige geval. De conclusie was dat er geen onveilige situatie optreedt. Een scheepsradar heeft een vermogen van 5 kW en draait rond. Ook op andere lokaties waaronder de tuinen grenzend aan de Demkabocht langs het Amsterdam-Rijnkanaal is onderzocht of er een onveilige situatie optreedt, maar dat is nooit het geval geweest. Er zal daarom geen studie gedaan worden naar de effecten van radarinstallaties.

Vraag (6)

Er zijn nu storingen in radio- en televisieontvangst en op de telefoonlijn. Deze storingen worden veroorzaakt door o.a. de Kooi van Faraday en zenders van marifooninstallaties. Wordt er onderzocht of door de bouw van de nieuwe sluis en uitbreiding van scheepvaartverkeer deze storingen tot een onaanvaardbaar peil komen? En kan er een elektromagnetische afscherming komen?

Reactie

Naar aanleiding van deze vraag is contact opgenomen met de Rijksdienst voor de Radiocommunicatie. Uit dit gesprek kwam naar voren dat de huidige storing waarschijnlijk niet afkomstig is van de sluis, maar dat er in de buurt andere grote "stoorzenders" aanwezig zijn, zoals de marifoonzender op het gebouw Westraven en de zender van Lopik. Om te achterhalen wat de storing daadwerkelijk veroorzaakt zou ter plaatse van de woningen een spectrumonderzoek moeten worden uitgevoerd. *Ons advies luidt om een officiële klacht in te dienen bij de Rijksdienst voor de radiocommunicatie op telefoonnummer 050-5877291.* Daar wordt de klacht in behandeling genomen, aan de hand waarvan waarschijnlijk een spectrummeting wordt uitgevoerd.

In de studie naar de 3^e sluis wordt geen onderzoek gedaan naar storingen door toedoen van marifoonverkeer. In het geval dat een 3^e sluis wordt aangelegd, zullen in het bestek de officiële eisen (die aan marifooninstallaties worden gesteld) worden opgenomen, waardoor geen onaanvaardbare storingen zullen gaan optreden.

Vraag (5)

De Vereniging Kloostergebied Nieuwegein vraagt bijzondere aandacht voor de afwikkeling van het automobiel- en het langzaam verkeer dat nu gebruik maakt van de route vanuit Tull en 't Waal richting Nieuwegein langs het Prinses Beatrix sluizencomplex.

Op de informatieavond is gemeld dat dit meer een punt is voor de bestemmingsplanprocedure, te voeren door de gemeente Nieuwegein. Hiermee is de vereniging het slechts ten dele eens, immers een eventuele bouwput heeft z'n uitstraling naar de omgeving.

Wat betreft de gemeentelijke taak is er in december 1999 door het gemeentebestuur van Nieuwegein bekend gemaakt dat zij met de voorbereidingen gestart zijn voor een MER voor (alweer) 't Klooster. Daarbij kan gekeken worden naar de autoverkeersbewegingen. Echter waar veranderingen worden gegenereerd door mede plannen van Rijkswaterstaat zou deze ook de gevolgen ervan dienen te onderzoeken.

Reactie

In de studie zal er naar diverse inrichtingsvarianten worden gekeken, onder andere variaties in sluisafmetingen, bouwmethoden enzovoort alsmede de effecten hiervan op de omgeving. Effecten op de afwikkeling van het verkeer in de omgeving als gevolg van de bouw van een derde sluis zullen in de tracé/m.e.r.-studie worden meegenomen.

De projectleiders van de tracé/m.e.r.-studie 3^e sluis Prinses Beatrixsluizencomplex en de m.e.r. 't Klooster hebben regelmatig contact met elkaar en zullen beide studies zoveel mogelijk op elkaar aan laten sluiten.

Vraag (3)

Ten aanzien van alternatieven 1 en 2 zouden de consequenties voor de ontwikkeling van het bedrijvenpark 't Klooster in beeld moeten worden gebracht. De ontwikkeling van 't Klooster is de gemeente Nieuwegein door het rijk in het kader van de 4^e Nota Ruimtelijke Ordening extra (VINEX) opgedragen. In het gebied zal een bedrijvenpark met een omvang van 125 hectare worden gerealiseerd. Als gevolg van de verbreding van het Lekkanaal zal er minder ruimte beschikbaar zijn voor de ontwikkeling van dit bedrijvenpark. Nu reeds kunnen wij constateren dat de maat en de schaal van het gebied, als gevolg van de door u voorgenomen plannen onder druk staat in relatie met onze taakopdracht tot realisatie van een bedrijvenpark met een oppervlakte van 125 hectare. Het in beeld brengen van deze aspecten zal onderdeel van de startnotitie en het verdere proces moeten zijn.

Reactie

Aangaande de taakopdracht tot realisatie van 125 ha bedrijventerrein in 't Klooster is het volgende te melden. Zowel in het *"VINEX-onderhandelingsaccord op hoofdlijnen stadsgewest Utrecht"* als het *"VINEX-uitvoeringscontract regio Utrecht"* staan geen oppervlakten per lokatie, alleen een totaal bruto oppervlak van 250 ha. In het *"ontwerp Regionaal Structuurplan; een RSP voor de tien"* van 13 januari 1997 wordt op bladzijde 43 een totaal oppervlak van 74 ha vermeld voor bedrijventerrein 't Klooster. Er wordt vanuit gegaan dat alle alternatieven nog voldoende ruimte en mogelijkheden bieden voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein.