

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING.....</b>	<b>1</b>
<b>2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....</b>	<b>2</b>
<b>3. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING.....</b>	<b>2</b>
3.1 Probleemstelling .....	2
3.2 Besluitvorming .....	3
<b>4. ALTERNATIEVEN .....</b>	<b>4</b>
4.1 Algemeen .....	4
4.2 Alternatieven .....	5
4.2.1 Nulplusalternatief .....	5
4.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief .....	6
<b>5. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN .....</b>	<b>6</b>
5.1 Algemeen .....	6
5.2 Bodem en water.....	6
5.3 Natuur.....	7
5.4 Landschap, cultuurhistorie en archeologie.....	7
5.5 Woon- en leefmilieu .....	8
<b>6. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN.....</b>	<b>8</b>

## 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.

Bij brief van 13 december 1999<sup>1</sup> is de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het milieueffectrapport (MER). De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant<sup>2</sup> van 6 december 1999.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd. Het doel van het advies is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de adviezen, commentaren en opmerkingen<sup>4</sup>, die zij in afschrift van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat die in het MER opgenomen moet worden of die nader onderzocht moet worden, zoals informatie over specifieke lokale milieumomstandigheden;
- belangrijke vragen en discussiepunten naar voren brengt, bijvoorbeeld over te onderzoeken alternatieven.

In dit advies wordt voortgebouwd op de inhoud van de startnotitie, die een beeld geeft van de beoogde werkwijze en de inhoud op hoofdlijnen van de trajectnota annex MER. De Commissie volstaat met het naar voren brengen van aanvullende, specifieke aandachtspunten. Daarnaast dient dit advies in samenhang te worden gelezen met het algemene deel van het richtlijnenadvies voor milieueffectrapporten (van maart 1999), waarin algemene aanwijzingen voor richtlijnen worden gegeven, en dat separaat is toegezonden.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> De samenstelling hiervan is gegeven in bijlage 3.

<sup>4</sup> Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

## **2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES**

De belangrijkste punten, waar in het MER Lekkanaal/ 3<sup>e</sup> 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
- 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<sup>e</sup> 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 dijkringen.

Ook dient rekening te worden gehouden met (planologische) randvoorwaarden (zonerings, 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 en uitvoering**

##### ***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 gecomoveerd<sup>5</sup>;
- 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 (binnendijks dan wel buitendijks) 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 stroomdalsoorten<sup>6</sup>;
- mogelijke voorzieningen voor trekvissen (vanuit Amsterdam-Rijnkanaal naar de Rijn)<sup>7</sup>;
- 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;

---

<sup>5</sup> Zie reactie nr. 6 (bijlage 4).

<sup>6</sup> Zie reactie nr. 8 (bijlage 4).

<sup>7</sup> Zie reactie nr. 1 (bijlage 4).

- 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 verkeersafwikkeling<sup>8</sup>;
- 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 tasten<sup>9</sup>;
- 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, adviseert de Commissie om het nulplusalternatief in het MER als een volwaardig alternatief te beschouwen.

---

<sup>8</sup> Zie reacties nr. 3, 4, 7 (bijlage 4).

<sup>9</sup> Zie reactie nr. 12 (bijlage 4).

#### 4.2.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie adviseert om bij het ontwikkelen van het meest milieuvriendelijke alternatief een “actieve” aanpak te hanteren. Zij adviseert in ieder geval aandacht te besteden aan:

- maximaliseren van de mogelijkheden voor natuurontwikkeling door (plaatselijk) aanleg van milieuvriendelijke oevers;
- het 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 Lek<sup>10</sup>, de (provinciale) ecologische hoofdstructuur langs de Schalkwijkse weterring (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:

---

<sup>10</sup> 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.

- de bodemopbouw, de hydrologische en geohydrologische situatie (oppervlaktewaterhuishouding, grondwaterstroming, grondwaterpeilen en de interactie tussen het grondwater en oppervlaktewater) en de geotechnische eigenschappen<sup>11</sup>;
- 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 Tureluur<sup>12</sup>;
- 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, ontginningssassen en dijken met een hoge archeologische verwachtingswaarde<sup>13</sup>;

<sup>11</sup> Zie reactie nr. 5 (bijlage 4).

<sup>12</sup> Zie reactie nr. 8 (bijlage 4).

<sup>13</sup> Zie reactie nr. 9 (bijlage 4).



- industrieel erfgoed, bestaande uit de hoge heftorens en het rijtje witte huizen, 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 zoneringsen), 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 zinnig een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven/ 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.