

Inrichting Hoogwatergeul Lomm

Startnotitie milieu-effectrapportage



25 maart 2003

Delfstoffen Combinatie Maasdal



Project Inrichting Hoogwatergeul Lomm
Document Startnotitie milieu-effectrapportage

Datum 25 maart 2003

Initiatiefnemer Delfstoffen Combinatie Maasdal
Postbus 90
6590 AB Gennep
tel. 0485 – 51 25 00
contactpersoon: dhr. P. van Rossum

Opsteller Royal Haskoning
Postbus 151
6500 AD Nijmegen
contactpersoon: ir. D.L.J. Heikens

SAMENVATTING

Voor u ligt de Startnotitie van het Milieu-effectrapport Inrichting Hoogwatergeul Lomm. Hoogwatergeul Lomm is een onderdeel van het project Zandmaas/Maasroute van De Maaswerken, en combineert vermindering van wateroverlast, zandwinning en natuurontwikkeling. Het project "Hoogwatergeul Lomm" bestaat uit:

- een hoogwatergeul
- een verlaging van de weerd daar omheen, inclusief een strook natuurvriendelijk gemaakte oevers van de Maas
- een berging van niet-vermarktbaar grond.

Deze werken zullen worden gerealiseerd door een combinatie van 3 bedrijven uit de regio, verenigd in de Delfstoffen Combinatie Maasdal (DCM), in een publiek-private samenwerking met De Maaswerken.

In de berging bij Lomm zal grond worden opgeslagen die deels verontreinigd is. Gezien het volume en de verontreinigingsgraad dient hiervoor een Milieu-effectrapport (MER) te worden opgesteld. Dit rapport dient als basis voor de beslissing over de benodigde vergunningen in het kader van de Wet Milieubeheer (WM) en de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (WVO). Deze vergunningen worden verleend door verschillende bevoegde gezagen, namelijk de Provincie Limburg resp. het Zuiveringschap Limburg. Initiatiefnemer voor het MER is de Delfstoffen Combinatie Maasdal.

Het project Hoogwatergeul Lomm heeft al een lang traject van planvorming doorlopen. De belangrijkste documenten uit dit traject zijn:

- de Trajectnota/MER Zandmaas/Maasroute, waarin Lomm als locatie voor een hoogwatergeul en een berging is geïntroduceerd
- de Aanvullende MER Berging van niet-vermarktbaar grond, waarin de milieu-effecten van de hoogwatergeul en de berging zijn beschreven
- het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute, waarin de dimensies van de hoogwatergeul en de berging zijn vastgelegd
- het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL), waarin Lomm als locatie van

Het komende MER Inrichting Hoogwatergeul Lomm vormt een actualisatie en completering van de beschrijving van de milieu-effecten van het project "Hoogwatergeul Lomm". De actualisatie is nodig door kleine wijzigingen in het ontwerp en het werkplan voor de uitvoering. In het MER zal verder aandacht worden besteed aan de tijdelijke effecten die tijdens uitvoering optreden.

De alternatieven in het MER verschillen onderling vooral in de volgorde van de werkzaamheden tijdens uitvoering en de locatie en dimensies van de tijdelijke voorzieningen.

INHOUDSOPGAVE

	Blz.	
1	HOOGWATERGEUL LOMM IN HET PROJECT ZANDMAAS/MAASROUTE	2
2	DE MER HOOGWATERGEUL LOMM EN WAT ER AAN VOORAF GING	4
3	DE PROCEDURE VOOR MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE	7
4	HET VOORNEMEN	9
5	UITGANGSPUNTEN VOOR DE HOOGWATERGEUL	13
5.1	Wat is al besloten?	13
5.2	Wat staat nog open of is nieuw?	14
5.3	Hoogwatergeul en weerdverlaging	15
5.4	Berging	16
5.5	Kwaliteit van de te bergen grond	16
6	BEOORDELINGSKADER MILIEU-EFFECTEN	17
7	ALTERNATIEVEN	21
7.1	Inleiding	21
7.2	Uitgangspunten voor de berging van grond	21
7.2.1	Inleiding	21
7.2.2	Berging van grond in het project Zandmaas/Maasroute	22
7.2.3	Beleidskader: Actief Bodembeheer Maas	23
7.2.4	Afweging 1: hergebruik of bergen	24
7.2.5	Afweging 2: Gescheiden of niet gescheiden ontgraven en bergen	25
7.3	Basisalternatief	27
7.4	Voorkeursalternatief	29
7.5	Meest milieuvriendelijk alternatief	30
7.6	Overzicht verschillen tussen de alternatieven	31
8	REACTIES EN NADERE INFORMATIE	32

Bijlagen:

1. Toelichting op de MER-plicht
2. Procedure m.e.r en vergunningverlening Wet milieubeheer
3. Wijze van beschrijven milieu-effecten
4. Samenvatting bodemonderzoeken
5. Begrippenlijst
6. Literatuur
7. Figuren werkplan

1 HOOGWATERGEUL LOMM IN HET PROJECT ZANDMAAS/MAASROUTE

Ontstaan project Zandmaas/Maasroute

De overlast door hoogwater die in 1993 en 1995 is opgetreden, heeft velen duidelijk gemaakt dat de bescherming van de bewoners van het Maasdal onvoldoende is. Door de aanleg van kades is het beschermingsniveau verhoogd, maar er zijn meer maatregelen nodig. Daarom is het **project Zandmaas** gedefinieerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het project voorziet in een combinatie van maatregelen, zoals verruiming van het zomerbed, aanleg van kades en de aanleg van zgn. hoogwatergeulen langs de Maas, die bij hoge waterstanden meehelpen om water af te voeren en daarmee de hoogwaterstanden te verlagen.

De Maas en de aansluitende kanalen dienen ook de scheepvaart. De overheid wil het goederentransport over water stimuleren ter bestrijding van files en voor het milieu. Dat vraagt echter om aanpassingen in de infrastructuur, want de huidige vaarroutes zijn niet overal geschikt voor de moderne binnenscheepvaart. Naar verwachting zullen de knelpunten op de vaarroutes in de toekomst, door schaalvergroting in de scheepvaart, alleen maar groter worden. Het **project Maasroute** is opgezet om de knelpunten van de vaarroute te onderzoeken en op te lossen.

Bij uitvoering van de maatregelen voor hoogwaterbestrijding (Zandmaas) en verbetering van de vaarweg (Maasroute) ontstaan interessante mogelijkheden voor **natuurontwikkeling**. De overheid wil deze mogelijkheden benutten om ook op ecologisch gebied de Maas aantrekkelijker te maken.

Gezien de samenhang zijn de bovengenoemde initiatieven in 1997 gecombineerd tot één geheel; het project Zandmaas/Maasroute. De participanten, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Ministerie van LNV en de Provincie Limburg, hebben projectbureau **De Maaswerken** opgericht om de plannen uit te werken en de uitvoering van maatregelen voor te bereiden.

Vrijkomende grond

Al in een vroeg stadium van de uitwerking werd duidelijk dat bij de uitvoering van het project Zandmaas/Maasroute grond vrij gaat komen; grind, zand, klei en slib. Een deel van deze grond (grof zand en grind) kan worden verkocht als bouwgrondstof. Daarmee kan een deel van de kosten van het project worden teruggewonnen, en tegelijkertijd wordt daarmee voorzien in de regionale behoefte aan bouwgrondstoffen.

Een ander deel van de grond is niet bruikbaar. Wegens het ontbreken van nuttige toepassingen wordt deze grond "niet-vermarktbaar" genoemd. Bovendien is deze grond ook gedeeltelijk verontreinigd met zware metalen en organische microverontreinigingen. Deze verontreinigingen zijn in de afgelopen eeuwen door de Maas meegevoerd en bij hoogwater met het slib afgezet op de weerden. Na ontgraving moet er dus iets met deze grond gebeuren.

Uit voorgaande onderzoeken (Maaswerken, 1999) is gebleken dat er één bestemming voor deze grond is die verschillende voordelen biedt en realistisch is; dat is het geconcentreerd bergen van de grond op een beperkt aantal plaatsen. Die plaatsen zijn enerzijds bestaande plassen langs de Maas en anderzijds nieuwe bergingslocaties die

in combinatie met de rivierverruimende maatregelen en grondstoffenwinning langs de Maas worden gerealiseerd. Met name de hoogwatergeulen komen hiervoor in aanmerking.

Hoogwatergeul Lomm

Voor de uitvoering van het project Zandmaas/Maasroute zoekt de overheid samenwerking met de particuliere sector, met name grondstoffenproducenten. Verschillende onderdelen van het project kunnen zo in een Publiek-Private Samenwerking (PPS) worden gerealiseerd.

Eén van de onderdelen van het project is de Hoogwatergeul Lomm, gelegen in de gemeente Arcen en Velden. Deze bestaat uit drie delen:

- een hoogwatergeul
- een verlaging van de weerd daar omheen, inclusief een strook natuurvriendelijk gemaakte oevers van de Maas
- een berging van niet-vermarktbaar grond.

Het project Hoogwatergeul Lomm bestaat dus niet alleen uit een hoogwatergeul. Om onderscheid te maken wordt het project steeds aangeduid met een hoofdletter ("Hoogwatergeul") en de geul zelf met een kleine letter ("hoogwatergeul").

Na de afwerking van het hoogwatergeulgebied zal het gebied een bijdrage leveren aan de natuurontwikkeling langs de Maas; het vormt tezamen met de achterliggende Lommerheide en Schandelose Heide een 'stepping stone' tussen het Grensmaas- en Plassenmaasgebied en het noordelijke natuurkerngebied rond Bergen.

Een combinatie van drie bedrijven uit de regio, verenigd in de Delfstoffen Combinatie Maasdal (DCM) heeft zich bereid verklaard het project Lomm in samenwerking met De Maaswerken uit te voeren.

DE MER HOOGWATERGEUL LOMM EN WAT ER AAN VOORAF GING

Voor u ligt nu de Startnotitie van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) Inrichting Hoogwatergeul Lomm. Het volgen van deze procedure is door de Provincie Limburg verplicht gesteld voor de aanvraag van vergunningen, die voor de aanleg van de hoogwatergeul en bergingslocatie nodig zijn (zie ook intermezzo hieronder). Bij het opstellen van het Milieu-effectrapport (de MER) wordt het werkplan voor de Hoogwatergeul Lomm nader ingevuld.

Historie

De Hoogwatergeul Lomm kent een lange historie. Ruim tien jaar geleden is Lomm door de Provincie Limburg aangemerkt als een geschikte locatie voor zandwinning, op basis van een voorstel van DCM. Vervolgens is de locatie in beeld gekomen toen voor het project Zandmaas/Maasroute gezocht werd naar mogelijkheden voor de noodzakelijke rivierverruiming, de invulling van de natuurdoelstelling en naar en bergingslocaties voor niet-vermarktbaar grond. In 1999, toen de eerste plannen van Zandmaas/Maasroute in de vorm van de **Trajectnota/MER Zandmaas/Maasroute** werden gepresenteerd, waren een hoogwatergeul en een berging voor niet-vermarktbaar grond bij Lomm reeds opgenomen in één van de alternatieven, het Combinatie-alternatief (De Maaswerken, 1999). Hoogwatergeul Lomm vormt tevens een onderdeel van het **Plan Maascorridor**, dat in 1999 als reactie op het verschijnen van de Trajectnota/MER is opgesteld door het Stadsgebied Venlo, waarvan de gemeente Arcen en Velden deel uitmaakt.

Voor de definitieve keuze van de locaties voor berging van niet-vermarktbaar grond en voor verwerking van gewonnen zand en grind tot delfstoffen was nog meer onderzoek nodig, zo constateerden zowel De Maaswerken als de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie-m.e.r.), die de Trajectnota/MER beoordeelde. Dit onderzoek is uitgevoerd en de resultaten zijn gepresenteerd in twee aanvullende MERs: de **"Aanvullende MER Lokaties voor tijdelijke opslag en bewerking van delfstoffen"** (kortweg: **Aanvullende MER Bewerking**) en de **"Aanvullende MER Berging van niet-vermarktbaar grond"** (kortweg: **Aanvullende MER Berging**) (Maaswerken, 2001a, b). Lomm en Well-Aijen kwamen hierin als meest geschikte bergingslocaties naar voren. De MERs bevatten een uitgebreide beschrijving van de milieu-effecten van deze twee locaties.

De Commissie-m.e.r. heeft ook deze Aanvullende MERs beoordeeld en aan De Maaswerken gevraagd om duidelijk te maken dat Lomm en Well-Aijen ook qua milieu-effecten goed scoorden ten opzichte van alternatieve lokaties die eerder in de Trajectnota/MER waren genoemd. De Maaswerken heeft dit gedaan in een document dat de **"Antwoordnota"** wordt genoemd (De Maaswerken, 2001c).

Parallel aan de Aanvullende MERs zijn twee andere documenten uitgebracht: het **Ontwerp-Tracébesluit Zandmaas/Maasroute (OTB)** en een **Ontwerp-Aanvulling op Provinciaal Omgevingsplan Limburg, (POL)** voor de Zandmaas, kortweg **POL-Aanvulling Zandmaas**. Beide documenten zijn in 2002 definitief geworden als **Tracébesluit (TB)** en **Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL)** (De Maaswerken, 2002; Provincie Limburg, 2002). Waar de Aanvullende MERs vooral de milieu-effecten van de voorgenomen maatregelen beschrijven, dienen het Tracébesluit en het POL vooral om de ruimtelijke begrenzingen vast te stellen van de maatregelen die voor

