

# Notitie Reikwijdte en Detailniveau

## Overnachtingshaven Lobith

≡ provincie  
Gelderland



Rijnwaarden biedt schippers ruimte!

November 2012

Notitie Reikwijdte en Detailniveau ligt van 20 december 2012 tot en met 30 januari 2013 ter inzage. Op 17 januari 2013 wordt een inloopavond georganiseerd.

Inhoud	
<b>1. INLEIDING</b>	<b>4</b>
1.1 WAAROM EEN NIEUWE, GROTERE OVERNACHTINGSHAVEN BIJ LOBITH?	4
1.2 EEN NIEUW ONDERZOEK NAAR DE OVERNACHTINGSHAVEN BIJ LOBITH	4
1.3 COMMUNICATIE EN PARTICIPATIE	5
1.4 MER-PLICHT	6
1.5 LEESWIJZER	7
<b>2. WAAROM EEN OVERNACHTINGSHAVEN BIJ LOBITH?</b>	<b>8</b>
2.1 NUT EN NOODZAAK VAN OVERNACHTINGSHAVENS	8
2.2 EEN OVERNACHTINGSHAVEN BIJ LOBITH	8
2.3 CAPACITEIT OVERNACHTINGSHAVEN	9
<b>3. WELKE LOCATIES WORDEN ONDERZOEKT?</b>	<b>10</b>
3.1 ALGEMEEN	10
3.2 FUNCTIONELE EISEN AAN DE OVERNACHTINGSHAVEN	10
3.2.1 Capaciteit van de haven	10
3.2.2 Eén haven	10
3.2.3 Manoeuvrerbaarheid in de haven	11
3.2.4 Toegankelijkheid voor grote schepen en veiligheid	11
3.2.5 Schepen met gevaarlijke stoffen	11
3.2.6 Worst case als uitgangspunt	11
3.3 BESCHRIJVING HUIDIGE SITUATIE VAN DE POTENTIËLE LOCATIES	12
3.4 AUTONOME ONTWIKKELINGEN IN HET ZOEKGEBIED	14
3.5 PROCES MER EN LOCATIEKEUZE	15
<b>4. HET ONDERZOEK NAAR EFFECTEN</b>	<b>16</b>
4.1 INLEIDING	16
4.2 EFFECTBESCHRIJVING	16
4.3 BEOORDELINGSKADER	21
<b>5. PROCEDURE EN BESLUITVORMING</b>	<b>23</b>
5.1 STAPSGEWIJZE BESLUITVORMING	23
5.2 FORMELE BESLUITVORMINGSPROCEDURE	23
5.3 BEVOEGD GEZAG	24
5.4 REAGEREN OP DEZE NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU	24
<b>LITERATUUR</b>	<b>25</b>



## 1. Inleiding

### 1.1 Waarom een nieuwe, grotere overnachtingshaven bij Lobith?

De Boven-Rijn en Waal behoren tot de drukst bevaren vaarwegen in Nederland. Jaarlijks passeren ongeveer 140.000 schepen de grens met Duitsland. De omvang van het goederenvervoer over water neemt jaarlijks nog toe. In de scheepvaart doet zich bovendien een geleidelijke schaalvergroting voor, de gebruikte schepen worden groter.

Om de veiligheid van de scheepvaart te borgen, is wettelijk bepaald dat schippers op gezette tijden rust moeten nemen. Het is niet gewenst dat schepen hiervoor op de rivier voor anker gaan. Dit gaat ten koste van de veiligheid op de rivier, vooral door de kans op aanvaringen tussen passerende en ankerende schepen. Om dat te voorkomen moeten passerende schepen vaart minderen. Dit staat een vlotte verkeersafwikkeling in de weg. Om schippers voldoende gelegenheid te geven te rusten zonder op de rivier voor anker te moeten gaan, realiseert Rijkswaterstaat langs hoofdvaarwegen overnachtingshavens.

Om voldoende capaciteit te realiseren is het de bedoeling dat overnachtingshavens op circa twee uur varen, ofwel 30 km. van elkaar af liggen. In de loop der tijd zijn op verschillende plaatsen langs de Waal overnachtingshavens gerealiseerd: bij Haaften, IJzendoorn en Lobith. Ook zijn er plannen om op langere termijn een nieuwe haven in Weurt aan te leggen.

De huidige overnachtingshaven bij Lobith, Tuindorp, is alleen toegankelijk voor CEMT-klasse IV-schepen met een maximum lengte van 85 m. Door de verdere intensivering en schaalvergroting in de scheepvaart is er behoefte aan meer ligplaatsen en ruimte voor grotere schepen. Het gaat dan om schepen in de CEMT-klasse V. In de omgeving van Lobith wil het ministerie van Infrastructuur en Milieu het aantal ligplaatsen vergroten en ligplaatsen realiseren voor grotere schepen. Dit betekent dat er nieuwe overnachtingshavens moet worden aangelegd, die de huidige overnachtingshaven Tuindorp vervangt.

Het project Overnachtingshaven Lobith (onderdeel van de "Toekomstvisie Waal" in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (hierna MIRT)) kent een lange voorgeschiedenis. In 1985 publiceerde de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat het beleidsvoornemen om een overnachtingshaven nabij Lobith te realiseren (Notitie overnachtingshavens (HW/N 20616)).

In 1993 is hiervoor een startnotitie ter inzage gelegd, die in 1996 resulteerde in een projectnota Milieu Effect Rapport (MER) waarbij twee locaties werden onderzocht: de Bijland en de Beijenwaard. De Beijenwaard werd in 1999 met een planvaststellingsbesluit als voorkeurslocatie gekozen. In huidige termen een MIRT 2-beslissing van de minister. Echter, er was destijds onvoldoende geld voor de uitvoering met als consequentie dat het project circa vijf jaar werd stilgelegd. Het voorkeursbesluit werd daarom ook niet in een bestemmingsplan vastgelegd. Wel heeft de provincie de Beijenwaard als locatie voor de overnachtingshaven opgenomen in het streekplan Gelderland 2005.

### 1.2 Een nieuw onderzoek naar de overnachtingshaven bij Lobith

In 2007, bij de herstart van het project, had de minister de intentie om met een verkorte procedure snel tot realisatie over te gaan. Als gevolg van de introductie van de Natuurbeschermingswet (Nb-wet) in 1998 en de implementatie van de "Natura 2000"-richtlijnen van de Europese Commissie in deze wet, golden echter aanvullende m.e.r.-richtlijnen. Locatie de Beijenwaard, gelegen in Natura 2000 gebied Gelderse Poort, kon daardoor niet zonder meer als voorkeurslocatie worden vastgelegd in een bestemmingsplan.

#### Natura 2000- gebied Gelderse Poort

De Gelderse Poort is de naam van een omvangrijk rivierenlandschap ten oosten van Nijmegen en Arnhem in de stroomdalen van Waal, Rijn en Oude Rijn. Het gebied ligt ingeklemd tussen de stuwwallen van Nijmegen in het zuiden en die van Montferland in het noorden. Het omvat zowel uiterwaarden als binnendijks polderland. De afwisseling van open water, moerassen, slikoever, ruigten, wilgenbossen en diverse typen grasland, waaronder stroomdalgrasland op hooggelegen ruggen en dijken, vertaalt zich in veel habitattypen en soorten. Het is een belangrijk broedgebied voor moerasvogels en voor vogels van waterrijke gebieden en natte graslanden, en ook belangrijk als rust- en foerageergebied voor eenden en ganzen.

Het Natura 2000 Gelderse Poort omvat ruwweg vier deelgebieden:

- 1 De Boven-Rijn (het Bijlandsch Kanaal) met aan de noordkant de Lobberdense Waard met de grote zandwinplas De Bijland;
- 2 Het stroomgebied van de Waal van Millingen aan de Rijn tot Nijmegen;
- 3 Het stroomgebied van de Neder-Rijn vanaf de splitsing met de Waal tot aan Arnhem (het Pannerdensch Kanaal);
- 4 De Rijnstrangen van de Oude Rijn tussen Elten (in Duitsland) en het dorpje Loo ten zuidoosten van Arnhem.

In het Duitse deel van het stroomgebied ligt op korte afstand het Duitse Natura 2000-gebied Unterer Niederrhein.

Een overnachtingshaven kan alleen in de Beijenwaard worden aangelegd, als aangetoond wordt dat dit geen ernstige, 'significant negatieve' effecten heeft op de natuurwaarden in het gebied. Het gaat dan om die natuurwaarden die vastgelegd zijn in de aanwijzing Natura 2000 Gelderse Poort. In opdracht van het ministerie van infrastructuur en milieu is nader onderzocht wat de effecten op de natuurwaarden zijn van een overnachtingshaven. Op basis van dit onderzoek is vastgesteld dat significant negatieve effecten op de natuurwaarden niet uitgesloten worden met de voorgenomen inrichting van de haven.

Eind 2010 is daarom in het gebied een locatieonderzoek uitgevoerd waarbij locaties in en buiten gemeente Rijnwaarden en locaties op Duits grondgebied zijn onderzocht. De Duitse overheid heeft aangegeven niet te willen meewerken aan de ontwikkeling van een overnachtingshaven op Duits grondgebied. Locaties in de buurgemeenten Millingen aan de Rijn en Lingewaard zijn uit scheepvaarttechnische of wettelijke beperkingen ongeschikt gebleken. Zo zijn er in de gemeente Rijnwaarden drie potentiële locaties over: Bijland, Beijenwaard en Oude Waal.

In de opdrachtbrief van 2 juli 2012 verleent de minister de opdracht aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland om onder gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincie en gemeente voor het project overnachtingshaven Lobith de voorkeursbeslissing (MIRT 2) voor te bereiden. Voor deze voorkeurslocatie moet een technisch uitvoerbaar en beheerbaar plan worden opgesteld. Dit plan moet planologisch-juridisch vastgelegd worden in een provinciaal inpassingsplan (MIRT 3).

De informatie uit de Projectnota-MER van 1996 is niet voldoende actueel om een locatiekeuze op milieueffecten te onderbouwen, zeker gezien de eisen die de huidige natuurwetgeving stelt. Er wordt dus een nieuw MER opgesteld, waarin de effecten van een overnachtingshaven op de drie potentiële locaties worden onderzocht. Het gaat dan om verschillende milieueffecten zoals geluid en lucht. Er wordt gekeken naar de functies in de omgeving zoals wonen en natuur. Het MER onderzoekt ook of eventuele negatieve effecten kunnen worden beperkt of voorkomen (mitigeren). Dit kan onder andere door de ligging van de haven in het zoekgebied te optimaliseren. In het MER is het uitgangspunt dat de functie van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp komt te vervallen.

#### 1.3 Communicatie en participatie

De notitie Reikwijdte en Detailniveau vormt de uitwerking van het voornemen om een MER op te stellen voor een toekomstige overnachtingshaven bij Lobith. Deze notitie wordt samen met dit voornemen gepubliceerd en de notitie wordt ter inzage gelegd. Dit geeft iedereen de mogelijkheid



om op het voornemen een MER te maken te reageren. De rijksburen worden ook geïnformeerd. De commissie MER wordt om advies gevraagd over de notitie Reikwijdte en Detailniveau.

Het MER, met de beoordeling van de effecten van de realisatie van een overnachtingshaven op de omgeving, is een onderdeel van de onderbouwing die wordt opgesteld om een keuze te kunnen maken voor de locatie. In deze locatieafweging komen ook andere aspecten aan de orde zoals kosten en de vergunbaarheid. De locatiekeuze ofwel het MIRT 2besluit wordt halverwege 2014 door de minister genomen. De samenwerkende partijen leggen vervolgens de voorkeurslocatie ook vast in een samenwerkingsovereenkomst.

Na vaststelling van de definitieve locatie wordt de ruimtelijke inpassing van de haven nader onderzocht in het MER ter onderbouwing van het provinciaal inpassingsplan. Dit provinciaal inpassingsplan maakt het planologisch mogelijk de overnachtingshaven te realiseren. Het MER ligt halverwege 2015 samen met een ontwerpinpassingsplan voor de overnachtingshaven ter inzage. Op dat moment is het mogelijk om via een zienswijze te reageren op het inpassingsplan en de onderbouwing in het MER. Naast deze formele stappen in de procedure, komen er ook inloopavonden om belangstellenden te informeren.

#### 1.4 MER-plicht

##### Uitleg afkortingen m.e.r. en MER

Milieueffectrapportage (m.e.r.) behelst het proces van het in beeld brengen van de milieugevolgen van een besluit. De onderzoeksresultaten worden gepubliceerd in het milieueffectrapport (MER).

##### *Voorgenomen activiteiten*

Voor de voorgenomen activiteiten om de haven te realiseren geldt een m.e.r.-plicht. Deze plicht komt voort uit het Besluit m.e.r. en uit de Natuurbeschermingswet 1998. Hieronder volgt een toelichting.

##### Het Besluit m.e.r.

De beoogde aanleg van een overnachtingshaven en/of de bestemmingswijziging valt onder de lijst van m.e.r.-plichtige activiteiten. De activiteit beschreven onder categorie C4 van het Besluit m.e.r. is hier van toepassing: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van een haven voor de binnenscheepvaart die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer'. Het besluit waarbij de m.e.r. vereist is, is een bestemmingsplan of inpassingsplan. Er wordt hier gekozen voor de inzet van een provinciaal inpassingsplan en daarmee is Provinciale Staten van Gelderland het bevoegd gezag.

Er is mogelijk sprake van een dijkverlegging voor de aanleg van de haven (locatie Beijenwaard). Hiervoor geldt een m.e.r.-beoordelingsplicht. Deze activiteit wordt beschreven onder categorie D3.2 van het Besluit m.e.r.: 'De aanleg, wijziging of uitbreiding van werken inzake kanalisering of ter beperking van overstromingen, met inbegrip van primaire waterkeringen en rivierdijken'. Deze activiteit is op te nemen in het inpassingsplan (art 3.6 Wro) waardoor er geen apart projectplan in het kader van de Waterwet hoeft te worden gemaakt. Bij een van de locaties (Oude Waal) kan er sprake zijn van het verplaatsen van een aardgastransportleiding. Dit is eveneens m.e.r.-beoordelingsplichtig (D8.1 / D8.2).

##### De Natuurbeschermingswet 1998

Voor de aanleg van een overnachtingshaven is een bestemmingswijziging nodig. Een deel van de beoogde locaties is begrensd als Natura 2000-gebied. Mogelijk is er voor de aanleg van een overnachtingshaven een vergunning op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig. Op dit moment kan niet worden uitgesloten dat de aanleg van een overnachtingshaven significant negatieve effecten op de natuurwaarden en -doelstellingen heeft. Om de ernst ervan op beschermde waarden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 te onderzoeken wordt een passende beoordeling uitgevoerd. Bij een 'passende beoordeling' is het uitvoeren van een plan-

m.e.r. verplicht. De passende beoordeling is een bijlage bij het MER. Samen vormen de documenten een bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan.

#### *Gecombineerde m.e.r.-procedure*

Voor de overnachtingshaven moet voor het MIRT 2-besluit (locatiekeuze) een plan-m.e.r. worden uitgevoerd. Voor het MIRT 3- besluit (vaststelling van het inpassingsplan) is een project-m.e.r. verplicht. Het plan-m.e.r. en het project- m.e.r. worden in een gecombineerde m.e.r. uitgevoerd die in zijn geheel de onderbouwing vormt van het inpassingsplan.

De m.e.r.-procedure start met deze notitie Reikwijdte en Detailniveau waarin wordt vastgelegd welke locaties we onderzoeken en hoe we dat doen. De onderzoeken geven we in een MER-rapport weer, dit is de plan-MER. Dit plan-MER vormt, samen met een aantal andere documenten waarin andere aspecten zijn uitgewerkt (kosten, realiseerbaarheid), de basis waarop de locatiekeuze wordt gemaakt (MIRT 2).

De m.e.r. wordt vervolgens verder uitgewerkt voor de definitieve locatie, dit levert de project-MER op. Hiervoor bereiden we tegelijkertijd het inpassingsplan voor. De gecombineerde plan- en projectMER, leggen we samen met het ontwerp inpassingsplan ter inzage en ze worden beide ter advisering voorgelegd aan de commissie MER. In het definitieve MER is dus zowel een uitwerking van de drie potentiële locaties opgenomen in de vorm van een plan-MER, als een project-MER voor de definitieve locatie.

### 1.5 Leeswijzer

Deze notitie beschrijft hoe provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de gemeente Rijnwaarden, het MER-onderzoek willen opzetten en wie daarin worden betrokken. U wordt uitgenodigd hierop te reageren. Hoofdstuk 5 beschrijft daarom hoe de besluitvormingsprocedure eruit ziet en op welke punten uit de notitie u kunt reageren.

Voorafgaand hieraan beschrijft hoofdstuk 2 het probleem en de doelstelling van het onderzoek. Hoofdstuk 3 geeft de onderbouwing weer van de drie locaties die het m.e.r. onderzoekt. De te onderzoeken effecten van de overnachtingshaven op de omgeving staan beschreven in hoofdstuk 4. Ook wordt daar het beoordelingskader toegelicht.



## 2. Waarom een overnachtingshaven bij Lobith?

### 2.1 Nut en noodzaak van overnachtingshavens

De Boven-Rijn en Waal behoren tot de drukst bevaren vaarwegen in Nederland. Bij Lobith passeren jaarlijks ongeveer 140.000 schepen de grens met Duitsland. De structuurvisie infrastructuur en ruimte heeft de Boven-Rijn en de Waal dan ook aangewezen als hoofdtransportas. Er zijn diverse wetten en regels om een veilige en vlotte scheepvaart op het hoofdvaarwegennet te bevorderen.

#### Veilige en vlotte scheepvaart

De Binnenvaartwet bepaalt dat een schipper op gezette tijden rust moet nemen. De dag- en semi-continuvaart met beperkte bezetting vaart daarom niet 's nachts. Als er geen overnachtingshavens zijn of als ze vol liggen, dan gaan deze schepen op de rivier voor anker. Dit is echter een beperking voor een veilige en vlotte scheepvaart en daarmee niet wenselijk.

Langsvarende schepen zorgen voor een continue geluidsbelasting en beweging die de rust van de schippers niet ten goede komt. Bovendien kan het anker van de stilliggende schepen als gevolg van passerende schepen los raken ('gaan krabben'), waardoor het schip enkele tientallen tot honderden meters stroomafwaarts kan worden gevoerd. In het ernstigste geval is er een aanvaring met andere schepen die voor anker liggen of met de passerende scheepvaart. Daardoor moeten schepen die ankerliggers passeren vaart minderen. Dit is vastgelegd in het Rijnvaartpolitierglement.

Deze problematiek blijft onverminderd actueel. Het vervoer over water neemt toe en het aandeel grote schepen stijgt. Deze schepen varen relatief veel in continudienst. Grote schepen verplaatsen meer water en moeten veel langzamer varen om de hinder voor ankerende schepen te beperken. Het risico van losrakende ankers neemt door de toenemende nachtvaart toe.

Hier komt nog bij dat schepen die op de Minst Gepeilde Diepte zijn afgeladen buiten de vaargeul geen geschikte ankerplaats kunnen vinden, omdat het water daar onvoldoende diep is. Een schip dat in de vaargeul geankerd ligt heeft een grotere kans te worden overvaren.

Al met al leidt het ankeren van schepen op de rivier tot een duidelijke afname van de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart op de rivier.

#### Overnachtingshavens zijn noodzakelijk

Om een veilige en vlotte scheepvaart op het hoofdvaarwegennet te bevorderen is het beleid erop gericht voldoende ligplaatsen te realiseren langs de hoofdvaarwegen. Dit is vastgelegd in de Nota Mobiliteit die integraal is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2011). De Richtlijn Vaarwegen 2011 stelt dat dankzij overnachtingshavens schepen niet langer op de rivier voor anker hoeven te gaan, wat de veiligheid verbetert. Ook in het ligplaatsenbeleidsplan van Rijkswaterstaat Oost-Nederland (2008) is opgenomen dat het beperken en/of verbieden van het ankeren op de rivier bijdraagt aan de veiligheid op en de snelwegfunctie van de rivier. In het Rijnvaartpolitierglement is sinds 1 april 2007 een integraal ligplaatsverbod opgenomen. Wel is, in overleg met Koninklijke Schuttevaer, de belangenvereniging voor de beroepsbinnenvaart, besloten het gebruik van een beperkt aantal ankerplaatsen toe te staan totdat er voldoende ligplaatsen in overnachtingshavens beschikbaar zijn.

### 2.2 Een overnachtingshaven bij Lobith

De huidige overnachtingshaven Tuindorp is toegankelijk voor schepen tot CEMT-klasse IV (maximaal 85 m.) en is ongeschikt voor grotere schepen. De grotere schepen ankeren daarom langs de vaarweg. In het ligplaatsenbeleidsplan van Rijkswaterstaat Oost-Nederland is aangegeven, dat er een tekort aan ligplaatsen is en dat de behoefte bestaat dit aantal uit te breiden. Er zijn verschillende redenen waarom Lobith hiervoor een geschikte locatie is.

**Lobith ligt gunstig langs de Boven-Rijn (het Bijlandsch Kanaal)**



De huidige overnachtingshave Tuindorp past in het beleid voor overnachtingsgelegenheden, dat is vastgelegd in de Notitie Overnachtingshavens uit 1985. Het uitgangspunt is dat de overnachtingsgelegenheden bij voorkeur niet langer dan omstreeks twee uur varen, dat wil zeggen niet meer dan circa 30 kilometer, uit elkaar liggen. Dit is overgenomen in de Richtlijn Vaarwegen uit 2011. Lobith ligt ook gunstig ten opzichte van het splitsingspunt bij de Pannerdensche Kop.

Langs de Waal en Boven-Rijn zijn drie overnachtingshavens, bij Haaften, IJzendoorn en Lobith. De afstand tussen IJzendoorn en Lobith is te groot om te voldoen aan de Richtlijn Vaarwegen. Daarom is het voornemen om op termijn nabij Weurt, op ongeveer 20 km. van IJzendoorn, ook een overnachtingshaven te realiseren. Lobith ligt ongeveer op 24 km. van Weurt. Deze onderlinge afstand voldoet aan de Richtlijn Vaarwegen.

Ook op de IJssel is het op basis van het Binnenvaartpolitiereglement sinds 2004 verboden te ankeren. In de omgeving van Doesburg is de aanleg van overnachtingsplaatsen voorzien. Doesburg ligt circa 27 km. van Lobith. Ook om die reden sluit de locatie Lobith goed aan bij het Rijksbeleid. Een grotere overnachtingshaven moet, om te passen in het beleid, in hetzelfde gebied worden gerealiseerd als waar de huidige haven is gelegen.

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in de tweede helft van 2010 bestuurlijk overleg gehad met de Duitse autoriteiten. Hierin is verkend in hoeverre het haalbaar is een overnachtingshaven op Duits grondgebied te realiseren. De Duitse autoriteiten hebben aangegeven hieraan geen medewerking te verlenen. Duitsland realiseert tussen Wesel en de grens twee overnachtingshavens (Ossenbergring en Niedermörmter) en gaat ervan uit dat Nederland dit - conform vastgesteld beleid - rond Lobith zal doen. Duitse locaties worden daarom niet verder in het onderzoek betrokken.

#### **Lobith ligt gunstig langs de Nederlands-Duitse grens**

In het Beheer- en Ontwikkelplan voor de Rijkswateren 2010-2015 is het streven vastgelegd een duurzaam en robuust systeem te realiseren, waarin rekening gehouden wordt met afwijkende omstandigheden, zoals hoogwater. Rijkswaterstaat houdt hier bij de inrichting van het systeem zo veel mogelijk rekening mee, bijvoorbeeld bij de aanleg van overnachtingshavens.

Bij hoogwater, specifiek de waterstand Marke II, stellen de Duitse autoriteiten een vaarverbod in aan de Duitse zijde van de Rijn. Deze hoogwaterstand kan enige tijd aanhouden. Een robuust en duurzaam watersysteem houdt rekening met dergelijke afwijkende omstandigheden door voldoende voorzieningen te bieden. De grenspositie van een haven bij Lobith maakt het voor schippers mogelijk om in Nederland de wal te bereiken en een veilig heenkomen te vinden, als dit noodzakelijk is. Hiermee draagt een haven bij Lobith bij aan de inrichting van een duurzaam en robuust watersysteem.

### **2.3 Capaciteit overnachtingshaven**

Het aantal ligplaatsen in de nieuwe overnachtingshaven moet voldoen aan de vraag naar ligplaatsen in 2040. Deze vraag is door het ministerie vastgesteld op 70 schepen. Daarvoor is 40 ha nodig.

Door meer ligplaatsen voor grotere schepen bij Lobith te realiseren, kunnen de ankerplaatsen langs de vaarweg, worden afgeschaft. Een overnachtingshaven nabij Lobith draagt hiermee bij aan het behalen van de doelstellingen die in de structuurvisie infrastructuur en ruimte zijn opgenomen. De overnachtingshaven nabij Lobith is daarom als noodzakelijk onderdeel van de hoofdtransportas benoemd.

### 3. Welke locaties worden onderzocht?

#### 3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk staat welke locaties onderzocht worden. Hierbij is de Strategische Afwegingsnotitie Overnachtingshaven Lobith (Rijkswaterstaat Dienst Oost-Nederland, 2010) het uitgangspunt. In paragraaf 3.2 is uitgewerkt aan welke eisen de haven moet voldoen. Deze eisen vormen de basis van de onderzoeken naar effecten van de overnachtingshaven in het MER.

In paragraaf 3.3. is uitgewerkt hoe met de eisen aan de overnachtingshaven en het beleid voor de locatie van de overnachtingshavens een zoekgebied is gedefinieerd waarbinnen de locatie van een nieuwe overnachtingshaven zich moet bevinden. Vervolgens zijn de eisen die aan het zoekgebied gesteld worden op een rij gezet (paragraaf 3.3). Door deze eisen te combineren wordt duidelijk wat potentiële locaties voor de overnachtingshaven kunnen zijn (paragraaf 3.4). Ze worden in het vervolgotraject verder onderzocht. De manier waarop dit gebeurt staat in paragraaf 3.5.

#### 3.2 Functionele eisen aan de overnachtingshaven

##### 3.2.1 Capaciteit van de haven

De benodigde capaciteit van de haven wordt op basis van de (toekomstige) omvang van de verkeersstroom en kenmerkende afmetingen van de vloot bepaald. De haven moet aan de volgende eisen voldoen:

- een (toekomstbestendige) havendie in elk geval moet voorzien in: 10 steigers voor in totaal 60 klasse Va schepen (maatgevend schip is 135 m lang en 11,4 m breed). De verdeling van de steigers over klassen is nog onderwerp van onderzoek;
- 1 lange steiger voor 2 koppelverbanden tot 190 m. of 4 schepen;
- 1 meerpalenrij voor 2 koppelverbanden tot 190 m. of 4 schepen;
- 1 faciliteitensteiger;
- 1 autoafzetsteiger;
- 1 RWSsteiger voor het afmeren van overheidsvaartuigen;
- enkele 1 en 2 kegelligplaatsen, waarbij het exacte aantal nog onderwerp van onderzoek is.

Om een volwaardige overnachtingshaven te realiseren moet ook rekening worden gehouden met allerlei nutsvoorzieningen:

- elektra en verlichting;
- radar;
- water;
- parkeren;
- afval.

Elektra moet er zijn, maar hoe is nog niet met zekerheid te zeggen. Voor walstroom reserveren we ruimte, maar in het MER wordt getoetst op de worst-case, wat wil zeggen de effecten zonder walstroom. Het totale ruimtebeslag van de haven is circa 40 ha.

##### 3.2.2 Eén haven

De huidige vluchthaven bij Tuindorp biedt ruimte voor 23 schepen met een maximale lengte van 85 meter (CEMT klasse IV) en twee 1-kegelschip ligplaatsen. Er is gekeken naar de mogelijkheid om de huidige haven te verbeteren en een tweede, kleinere haven in de Beijenwaard aan te leggen, die voldoende ligplaatsen voor schepen van 135 meter moet bieden. De benodigde oppervlakte van deze tweede haven wordt echter voor een belangrijk deel bepaald door de draaicirkel van het maatgevende schip. Een tweede haven als aanvulling op de huidige haven is daarmee niet veel kleiner dan een op zichzelf staande haven. Bovendien zijn de beheer- en onderhoudskosten in het geval van twee havens veel hoger, dan bij één haven.

De effecten van een tweede haven op de omgeving zijn onevenredig groot vergeleken met het aantal ligplaatsen. Daarom wordt er gezocht naar locaties voor één overnachtingshaven die voldoet aan de volledige vraag naar ligplaatsen.



### *3.2.3 Manoeuvrerbaarheid in de haven*

De haven moet niet alleen voldoende schepen kunnen ontvangen, ze moeten er ook in kunnen manoeuvreren. Hiervoor biedt de Richtlijn Vaarwegen 2011 uitgangspunten. Het is van belang dat er in de haven geen stroming is. De grootte van het manoeuvreergebied wordt bepaald door de zwaaigelegenheden die schepen in de haven nodig hebben. De zwaaigelegenheden worden uitgevoerd als een vrije cirkel met een diameter van 1,2 maal de lengte van het maatgevende schip. In deze cirkel dient de diepte gelijk te zijn aan de diepte van de vaarweg of voorhaven. De lengte van het maatgevende schip dat een overnachtingshaven bij Lobith bezoekt, is 135 m. Het manoeuvreergebied heeft daarmee een minimale omvang van een cirkel met een diameter van 162 m.

### *3.2.4 Toegankelijkheid voor grote schepen en veiligheid*

Gezien de benodigde capaciteit van de haven spreekt het voor zich dat de haven toegankelijk moet zijn voor alle soorten schepen waarvoor de haven aangelegd wordt. Op de vaarweg waar de havenmond aan gelegen is, moet daarom voldoende ruimte aanwezig zijn voor het draaien en keren van de schepen. Het Pannerdensch kanaal biedt onvoldoende ruimte voor schepen van 135 m. en zeker niet voor koppelverbanden met een lengte van 190 m. De havenmond kan daarom alleen aan de hoofdtransportas Boven-Rijn/Waal liggen. Het is ook ongewenst om een havenmond in of nabij een scherpe bocht te plaatsen. Dit betekent dat een invaart van een overnachtingshaven bij de bocht bij de Millingerwaard uit nautisch oogpunt ongeschikt is. Bovenstrooms van het splitsingspunt Pannerdensch Kop is de vaarwegbreedte groter, zodat er in de vaarweg ruimte is voor het in- en uitvaren van de haven.

Voor alle locaties geldt dat de veiligheid rond het splitsingspunt (Pannerdensch kop) en bij rivierbochten gegarandeerd moet zijn. Het doorgaande vaarverkeer moet voldoende tijd hebben om te reageren op vaarverkeer uit de haven en het omringende vaarverkeer en andersom. Bij een drukke kruising of splitsing is deze mogelijkheid beperkt. In de Richtlijn Vaarwegen 2011 zijn richtlijnen opgenomen voor vrij zicht op gevaarlijke punten. Deze kunnen worden vertaald naar de situatie rond het splitsingspunt bij de Pannerdensch Kop. Dit leidt tot de conclusie dat de havenmond zich op minimaal vijf maal de lengte van een langsvarend schip van het splitsingspunt moet bevinden. De lengte van het maatgevende schip op de vaarweg is 270 m. De minimale afstand van de havenmond tot het splitsingspunt wordt dan 1350 m.

### *3.2.5 Schepen met gevaarlijke stoffen*

De haven moet ook schepen kunnen ontvangen, die gevaarlijke stoffen vervoeren. Voor deze kegelschepen moeten aparte aanlegplaatsen worden gerealiseerd, zodanig dat de wettelijk voorgeschreven afstand tot objecten en andere schepen wordt aangehouden. Voor de overnachtingshaven wordt onderzocht of 6 tot 12 ligplaatsen voor 1-kegelschepen kunnen worden gerealiseerd en één ligplaats voor een 2-kegelschip. In het ontwerp van de haven wordt rekening gehouden met de wettelijk vereisten die ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen gelden.

### *3.2.6 Worst case als uitgangspunt*

Op basis van de gedefinieerde capaciteit, de eisen aan manoeuvreerbaarheid en de vereiste afstanden voor kegelschepen, heeft de overnachtingshaven een ruimtebeslag van circa 40 hectare. In het onderzoek wordt met deze oppervlakte gewerkt om de effecten in beeld te brengen op basis van een worstcase scenario. Het uitgangspunt om deze effecten te toetsen heeft tot doel om voor de inrichting van de haven zoveel mogelijk flexibiliteit in de bestaande wet- en regelgeving te zoeken. Op basis van een worst-case scenario voor elke locatie moet worden gekeken hoe de overnachtingshaven binnen het zoekgebied is te situeren met zo weinig mogelijk effect op de omgeving in de aanleg- en de gebruiksfase. Er wordt geen gedetailleerd ontwerp gemaakt van een mogelijke haven, zodat de aannemer bij realisatie de maximale (ontwerp)vrijheid heeft om voor een optimale oplossing te kiezen.

### 3.3 Beschrijving huidige situatie van de potentiële locaties

De potentiële locaties voor de overnachtingshaven zijn De Oude Waal, de Bijland en de Beijenwaard. Ze zijn in principe geschikt om een nieuwe overnachtingshaven te realiseren. In Figuur 1 zijn de locaties op kaart ingetekend. Voor iedere locatie is een vlek weergegeven die een groter oppervlak beslaat dan de 40 ha die nodig is om de overnachtingshaven te realiseren. Op de aangegeven vlekken wordt de haven optimaal geplaatst.

In alle gevallen komt de overnachtingshaven (gedeeltelijk) te liggen in het Natura 2000-gebied Gelderse Poort. Dit betekent dat moet worden onderzocht wat de effecten ervan op dit gebied zijn. Naar verwachting is een vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 noodzakelijk. Hierna worden deze locaties kort toegelicht.

**Figuur 1**  
Potentiële locaties voor  
de overnachtingshaven



#### **Beijenwaard**

De locatie Beijenwaard omvat de uiterwaard de Beijenwaard en een deel van het binnendijkse gebied gelegen tussen het dorp Spijk en een bedrijventerrein aan de Spijkse dijk. Het gebied heeft een agrarische bestemming en wordt gebruikt als hooiland. Bij de Ameidse dam zijn woningen en in het gebied is een woning en een agrarisch bedrijf. Figuur 2 geeft hiervan een overzicht. Er wordt een masterplan opgesteld voor het bedrijventerrein Spijksedijk. Een onderdeel hiervan is de laad- en loswal grenzend aan de westelijke zijde van de havenlocatie op te waarderen. Belangrijke Natura 2000-waarden die in het gebied worden verwacht zijn ganzenfoerageergebied, stroomdalgrasland, glanshaverhooiland en een strang met slikkige rivieroever.



Figuur 2  
Luchtfoto van de  
Beijenwaard



### Bijland

De Bijland is een voormalige zandwinningplas, dieet benedenstreams van de dorpen Tolkamer en Lobith ligt. De plas wordt gebruikt als recreatieplas, er is onder meer een camping en een jachthaven. De huidige overnachtingshaven Tuindorp ligt naast de Bijland, evenals het dorp Tuindorp. Figuur 3 laat dit zien. Erwordt voor het project Rijnwaardense Uiterwaarden een herinrichting van het gebied voorbereid. De doelstelling is natuurontwikkeling en waterveiligheid te realiseren, in combinatie met andere functies zoals recreatie en werken. Ten zuiden van de Bijlandseweg worden waardevolle natuurkwaliteiten verwacht. De Bijland is belangrijk als slaapplaats voor overwinterende ganzen.

Figuur 3  
Luchtfoto van de Bijland



### Oude Waal

Net stroomafwaarts van de Bijland ligt de Oude Waal, een oude rivierarm die bekend staat om zijn landschappelijke en natuurwaarden. Figuur 4 toont een luchtfoto van de Oude Waal. De haven kan helemaal buitendijks worden aangelegd, waardoor de primaire waterkering gehandhaafd blijft. Er zijn diverse natuurwaarden in het gebied, onder andere een groot en oud zachthoutoibos complex, een zachthoutoibos tussen de kribben en er komen enkele broedvogelsoorten voor. Ook

zijn er economische activiteiten in de omgeving van het gebied in de vorm van een camping en steenfabriek.

Figuur 4  
Luchtfoto van de Oude  
Waal



### 3.4 Autonome ontwikkelingen in het gebied rond de drie locaties

Voor de effectbeoordeling in het MER is naast de referentiesituatie de autonome ontwikkeling relevant. Deze ontwikkeling betreft activiteiten die, onafhankelijk van de plannen (dus ook als deze er niet zijn), in het zoekgebied voor de nieuwe overnachtingshaven optreden. Dit als gevolg van vastgesteld overheidsbeleid of ontwikkelingen die (nog) niet in beleid zijn vastgesteld maar die naar alle waarschijnlijkheid in de betreffende periode worden uitgevoerd. De autonome ontwikkeling wordt in de uitwerking van het MER beschreven.

De meeste ontwikkelingen vloeien voort uit het Inrichtingsplan voor de Rijnwaardense Uiterwaarden dat in 2001 is vastgesteld en is opgenomen als autonome ontwikkeling in de Planologische Kern Beslissing Ruimte voor de Rivier. Het plan voorziet in een herinrichting van de Rijnwaardense uiterwaarden met als doel het huidige veiligheidsniveau bij een verhoogde maatgevende afvoer te handhaven en tegelijkertijd natuur te ontwikkelen. In dit plan zijn zes deelprojecten geformuleerd:

1. Groene Rivier Pannerden;
2. Lobberdense Waard;
3. Oevergeul Boven-Rijn;
4. Geitenwaard;
5. Bijlandse Waard;
6. Recreatieplas de Bijland.

Verskillende overheden en marktpartijen werken samen aan de uitvoering van deze deelprojecten, die eind 2015 moeten zijn gerealiseerd, waarbij gezamenlijk 11 cm. waterstandsval wordt gerealiseerd (bij maatgevend hoogwater).

Met name bij de deelprojecten Oevergeul Boven-Rijn, Bijlandse Waard en Recreatieplas de Bijland zijn er (fysieke) raakvlakken met de potentiële locaties voor de overnachtingshaven.

Het deelproject Oevergeul Boven-Rijn voorziet in het graven van een oevergeul van 1 km. lengte en de aanleg van een strekdam. Het project is vergevorderd. Als de overnachtingshaven op de locatie Oude Waal wordt aangelegd, dan ontstaat er een fysieke overlapping van beide projecten. Rijkswaterstaat dienst Oost-Nederland is initiatiefnemer voor het deelproject Oevergeul Boven-Rijn en participeert bij het project Overnachtingshaven Lobith.

Rijkswaterstaat draagt daarom extra zorg voor de afstemming van de realisatie van beide projecten en onderzoekt de haalbaarheid van een samengaan van beide projecten op één locatie, met behoud van beide doelstellingen, in het MER.

Het deelproject Bijlandse Waard bestaat uit zandwinning om extra wateroppervlakte te realiseren en een dijkverlaging. De verlaging van de dijk tussen de Bijland en Bijlandse Waard vergroot de



doorstroming van de Bijland via de Bijlandse Waard naar de Oude Waal. Het gaat hier om een winningsgebied van 35 tot 40 ha. Het initiatiefnemerschap voor dit deelproject ligt in handen van enkele marktpartijen.

Het deelproject Recreatieplas de Bijland voorziet in ingrepen zoals een vergroting van de jachthaven en zandwinning. Mocht de overnachtingshaven in de Bijland worden gerealiseerd, dan vergt dit afstemming met de initiatiefnemers van deze ingrepen. Vooral de effecten voor de recreatie moeten worden onderzocht, omdat de gemeente veel waarde hecht aan het recreatieve vermogen van de plas.

Ook het deelproject Lobberdense waard bestaat uit delfstoffenwinning voor rivierverruiming en natuurontwikkeling. In dit project wordt minstens 68 ha. diep open water gerealiseerd. Ook dit deelproject betreft een samenwerkingsverband van particulier initiatief.

Het project Regelwerk Pannerden is al gerealiseerd en richtte zich op de regulering van de afvoerverdeling van de Rijntakken.

Naast de deelprojecten van het Inrichtingsplan voor de Rijnwaardense Uiterwaarden en het project Regelwerk Pannerden wordt in de Tengnagelerwaard een ontzandingsproject uitgevoerd. Dit project is bijna afgerond. Er wordt ca. 28 ha. open water gecreëerd. In de directe omgeving van dit project is een nieuwe ontzanding gestart, Carvium Novem. Beddingstabilisatie Spijk is een Nederlands-Duits samenwerkingsproject met als doel de erosie van de rivierbodem te stoppen. Het gestage wegspoelen van materiaal uit de rivierbedding zorgt ervoor dat de rivier zich steeds dieper ingraaft in zijn bedding en dat de waterspiegel daalt. Met twee bouwtechnische maatregelen, de 'Beddingstabilisatie Spijk' en de latere 'Sedimentsuppletie', moet deze beddingerosie duurzaam tegengegaan worden. Aan deze werkzaamheden nemen de waterwegbeheerders van beide landen deel. In Nederland is dit Rijkswaterstaat en in Duitsland de federale Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV).

Naast deze projecten ontwikkelen de bestaande functies in het gebied zich de komende jaren verder. Het gaat dan om recreatie en om de Bijland, bestaande bedrijvigheid op locaties zoals de steenfabriek Wienerberger en het bedrijventerrein Spijkse Dijk.

### 3.5 Proces MER en locatiekeuze

In paragraaf 3.3 staat dat er drie potentiële locaties voor de overnachtingshaven zijn: Beijenwaard, Bijland en Oude Waal. Het onderzoek naar deze locaties gebeurt stapsgewijs.

Eerst worden de milieueffecten van de drie locaties nader onderzocht. In het proces om tot de potentiële locaties te komen, zoals hierboven staat beschreven, is alleen gekeken naar locaties die uit het oogpunt van scheepvaart probleemoplossend zijn. Er is bijvoorbeeld nog niet gekeken naar de haalbaarheid vanuit natuurwetgeving en andere zwaarwegende effecten voor de inpassing in de omgeving. In deze eerste fase wordt per locatie bepaald of een haven juridisch haalbaar is, voor er over de verdere inrichting van de haven wordt nagedacht. Voor de drie potentiële locaties wordt gewerkt met een groter gebied waarbinnen naar een optimale positionering van een haven met een oppervlak van 40 ha.

Op basis van het onderzoek in het MER en de andere aspecten van de locaties die zijn bekeken, wordt een voorkeurslocatie vastgesteld, die we vastleggen in een samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie Gelderland, gemeente Rijnwaarden en het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dit is de basis voor de laatste ontwerpstep, waarin de locatie gedetailleerd in beeld wordt gebracht. Hierin komt de verdere inpassing van de haven aan de orde. Uiteindelijk wordt deze locatie planologisch vastgelegd in een provinciaal inpassingsplan. De besluitvormingsprocedure en het participatieproces komen verder aan de orde in hoofdstuk 5.

## 4. Het onderzoek naar effecten

### 4.1 Inleiding

#### *Werkwijze*

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat het onderzoek naar de locatie en inpassing van de haven in stappen gebeurt. Bij elke stap hoort een effectbeschrijving.. Deze effectbeschrijving wordt beschreven in een Milieueffectrapport (MER). Het MER brengt de effecten van de overnachtingshaven op de drie potentiële locaties in beeld door de situatie met de overnachtingshaven te vergelijken met een referentiesituatie, met andere woorden zonder een overnachtingshaven. De effecten worden in beeld gebracht voor het jaar 2040.

Het abstractieniveau van de effectbeschrijving sluit aan bij de stappen die in het onderzoek naar de drie locaties en de nadere planologische uitwerking van de overnachtings haven worden doorlopen. De effectbeschrijving bij het onderzoek naar de haalbaarheid van de haven op de drie potentiële locaties is ook op een relatief hoog abstractieniveau. Deze effectbeschrijving is vooral kwalitatief van aard, en heeft het karakter van een plan-MER. De effectbeschrijving richt zich vooral op de milieueffecten waarin de locaties van elkaar verschillen.

De effectbeschrijving van het voorkeursalternatief, ofwel de gekozen locatie voor de overnachtingshaven, is op project-MER-niveau en meer gedetailleerd en meer kwantitatief van aard dan die op plan-MER-niveau. Alle informatie wordt uiteindelijk in één rapport – het MER – samengebracht.

De ligging en omvang van het gebied waarin zich effecten voordoen is afhankelijk van het specifieke effect. Het MER geeft het effectgebied voor elk effect aan. Mogelijk doen de effecten zich niet alleen in Nederland, maar ook op Duits grondgebied voor. Ook die worden in beeld gebracht. In de effectbeschrijving ligt het accent op permanente effecten van de overnachtingshaven. Als blijkt dat ze mogelijk te mitigeren zijn, wordt ook getoetst wat de effecten zijn na mitigatie. De uiteindelijke effectbeschrijving in het MER gaat uit van de ontwerpen inclusief deze mitigerende maatregelen.

#### *Eisen aan het MER*

Het MER gaat in op de volgende onderwerpen:

- de probleemanalyse en de doelstellingen van de studie;
- de relatie met andere verkenningen of plannen die spelen op de mogelijke locaties voor de haven;
- de referentiesituatie, dit is de combinatie van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen tot 2040;
- een inzichtelijke en controleerbare beschrijving van de (milieu)effecten van de haven op de drie potentiële locaties en de nadere uitwerking van de voorkeurslocatie. Hierbij moet specifiek ingegaan worden op mogelijke gevolgen op Natura-2000-gebieden;
- een beschrijving van mogelijke cumulatieve en synergie-effecten. Hierbij wordt in ieder geval rekening gehouden met de deelprojecten die in het kader van het Inrichtingsplan Rijnwaardense Uiterwaarden en het project in de Tengnagelerwaard, die zijn beschreven in het vorige hoofdstuk;
- een beoordeling van de beschreven effecten, aan de hand van een vooraf opgesteld beoordelingskader;
- een voorstel van mitigerende maatregelen in geval van overschrijding van wettelijke normen;
- een overzicht van leemten als gevolg van het ontbreken van kennis of informatie.

Omdat de informatie in het MER technisch van aard is en mogelijk het nodige vakjargon bevat, wordt in het MER een publieksvriendelijke samenvatting opgenomen.

### 4.2 Effectbeschrijving

Dit hoofdstuk beschrijft welke (milieu)effecten in het MER aan de orde komen.



### *Scheepvaart*

De drie locaties voldoen aan de minimumeisen die de scheepvaart stelt. Toch verschillen zij door ligging, vorm en uiteindelijk ook in de inrichting in nautisch opzicht van elkaar. Daarom worden de alternatieven beoordeeld op hun nautische kenmerken. Het gaat hierbij om:

- de manoeuvreerruimte in de haven, die wordt bepaald door de afmetingen van de haven en de mogelijkheid om gescheiden verkeersstromen te realiseren;
- de afmeersituatie die de toegankelijkheid van de steigers vanaf het water en vanaf het land beheerst. Dit wordt onder meer beïnvloed door stromingen. Sterke stroming beïnvloedt het gemak en de veiligheid tijdens het afmeren. De toegankelijkheid vanaf land wordt vooral bepaald door het steigerontwerp en de hoogteligging van de ontsluitingsweg ten opzichte van de waterstanden;
- de veiligheid van de in/uitvaart. De haven in- uitvarende schepen moeten zich in- voegen in de doorgaande vaart in de vaargeul. Bij de beoordeling wordt gekeken naar de ligging en de breedte van de vaargeul ten opzichte van de havenmond.

### *Leefmilieu*

#### **Geluid**

De Wet geluidhinder is erop gericht om het aantal geluidgehinderden te beperken. De wet geeft met het oog hierop een voorkeursgrenswaarde en een maximaal toelaatbare waarde voor de geluidsbelasting aan de gevels van geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, recreatieve functies en scholen. De maat voor deze geluidbelasting is  $L_{den}$ : level – day – evening – night. Deze maat geeft een gemiddeld geluidsniveau weer voor de dagperiode van 7 tot 19 uur, de avond van 19 tot 23 uur en de nacht van 23 tot 7 uur. De maat wordt uitgedrukt in dB. Bij de overnachtingshaven speelt het geluid van scheepvaartverkeer. Hiervoor zijn geen normen vastgesteld. Daarom is voor het geluid afkomstig van de haven aansluiting gezocht bij de normstelling die gehanteerd wordt voor industrielawaai. De gemeente Rijnwaarden heeft dit in zijn geluidsbeleid uitgewerkt. Er zijn ook andere geluidsbronnen in het gebied aanwezig. Het gaat hierbij om wegverkeer en industrie. Ook hiervoor geeft het beleid een toetskader. Om te toetsen of de geluidbelasting van de overnachtingshaven binnen dit beleid past, brengt het MER de geluidcontouren rond de overnachtingshavens in kaart en geeft op basis hiervan aan:

- het aantal (recreatie)woningen en gevoelige objecten waar de geluidsbelasting van de overnachtingshaven de ambitiewaarden voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau overschrijdt;
- het aantal (recreatie)woningen en gevoelige objecten met een overschrijding van de grenswaarde voor het maximale geluidsniveau;
- het aantal (recreatie)woningen en gevoelige objecten met een cumulatieve geluidbelasting van meer dan 53 dB(A).

Hierbij hanteert het MER in de eerste stap een worstcase- benadering, het uitgangspunt dat schepen geen gebruik maken van walstroom is één van de aspecten voor deze beoordeling. De situatie met walstroom wordt in eerste instantie kwalitatief ingeschat. Als de locatiekeuze is gemaakt wordt de ligging van de geluidscontouren met en zonder walstroomvoorzieningen berekend.

#### **Luchtkwaliteit**

Het gebruik van infrastructuur brengt effecten met zich mee op de luchtkwaliteit. In de Wet luchtkwaliteit zijn grenswaarden opgenomen waar de kwaliteit van de buitenlucht aan moet voldoen. In een gebied waar de grenswaarden al overschreden worden, mag een nieuw plan niet bijdragen aan een verdere toename van die overschrijding. In dat geval zijn compenserende maatregelen noodzakelijk.

Het MER beschrijft de effecten van de overnachtingshaven op de concentraties (emmissies) van fijn stof ( $PM_{10}$ ) en stikstof ( $NO_2$ ). Hierbij wordt net als bij de beschrijving van de geluidseffecten in het MER een worst case- benadering gehanteerd.

Het MER geeft aan of de effecten voldoen aan de eisen die de wet aan de buitenlucht stelt en of het mogelijk is mitigerende maatregelen te treffen.

#### **Gezondheid**

De overnachtingshaven heeft mogelijk effecten op gezondheid. Dit wordt bepaald door effecten van geluid- en luchtkwaliteit.

Geluid heeft een aantoonbaar schadelijk effect op de gezondheid, dit geldt niet alleen bij overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarden. Ook onder de grenswaarden is er een kans op effect. De mate waarin overlast van geluid wordt ervaren hangt onder meer af van de aard van het geluid, de duur van de overschrijdingen, de mate van de overschrijdingen en het tijdstip van de dag. Algemeen geldt hoe hoger de belasting des te ernstiger de gezondheidseffecten. Voor de beoordeling van gezondheidseffecten van geluid, wordt gekeken naar de mate waarin sprake is van ernstige geluidhinder en het aantal slaapgestoorden. Voor luchtkwaliteit wordt onderzocht welke gevoelige bestemmingen er liggen binnen 100 meter van de rand van de haven en hoe hoog de bevolkingsdichtheid is om de locaties heen.

#### **Externe Veiligheid**

Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt bepaalde risico's met zich mee. Er wordt hierbij onderscheid gemaakt in het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is de kans dat er in een jaar op een bepaalde plaats een door een verondersteld ongeval van de desbetreffende activiteit komt te overlijden. In de berekening wordt aangenomen dat de persoon het gehele jaar 24 uur per dag op de genoemde plaats aanwezig is. Het plaatsgebonden risico wordt beoordeeld aan de hand van de 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen'. Hierbij geldt voor het plaatsgebonden risico dat de kans dat personen als gevolg van de desbetreffende risicobron overlijden in Nederland niet groter mag zijn dan  $10^{-6}$  per jaar. Daarom brengt het MER de ligging van de  $10^{-6}$  contour in beeld.

Het groepsrisico legt de relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Hiervoor wordt bepaald hoeveel mensen er in de buurt zijn van de risicobron en welke ongevallen voor de desbetreffende risicobron maatgevend zijn. Door deze gegevens te combineren met de kans dat deze ongevallen zich in een jaar voordoen, wordt het groepsrisico verkregen. Voor groepsrisico bestaat geen harde wettelijke norm, maar een oriënterende waarde. De 'Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' geeft aan dat het Bevoegd Gezag gemotiveerd mag afwijken van de oriënterende waarde. In het MER wordt aangegeven of deze oriënterende waarde wordt overschreden.

#### *Natuur*

Het MER beschrijft de effecten van de overnachtingshaven op belangrijke natuurwaarden en soorten van de rode lijst (beschermde plant- en diersoorten). Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan de natuurwaarden die een speciale bescherming genieten op basis van wetgeving en beleid.

#### **Natuurbeschermingswet 1998 - Natura 2000**

De drie te onderzoeken locaties liggen alle in het Natura 2000-gebied de Gelderse Poort. Op korte afstand ligt het Duitse Natura 2000-gebied Unterer Niederrhein. Voor deze gebieden zijn verschillende habitats en soorten aangewezen. De effecten op Natura 2000 spelen een cruciale rol in de locatiekeuze van de overnachtingshaven. Voor elk van de drie locaties zullen de relevante effecten worden onderzocht. Zo nodig wordt voor het voorkeursalternatief een passende beoordeling in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 opgesteld.

#### **Flora- en faunawet**

De Flora- en faunawet regelt de bescherming van bepaalde soorten. De wet geeft voor het zoekgebied aan welke soorten beschermd zijn. Als de overnachtingshaven deze soorten negatief beïnvloedt, kan het noodzakelijk zijn een ontheffing aan te vragen. In het onderzoek wordt daarom gekeken naar de effecten op deze soorten. Het kan gaan om positieve effecten, bijvoorbeeld door vergroting van een leefgebied. Als ze negatief zijn, dan wordt onderzocht of mitigerende maatregelen genomen kunnen worden. Ook bekijken we of er een ontheffing nodig is. Bij de effectbeschrijving houden we rekening met de toepassing van het voorzorgsbeginsel en dat er in de juiste perioden wordt gewerkt.



## **Ecologische Hoofdstructuur**

De verschillende alternatieven liggen deels in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Dit is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland. De ecologische hoofdstructuur is opgebouwd uit kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingzones, die de kern- en natuurontwikkelingsgebieden als het ware aan elkaar knopen. Voor de EHS worden kernkwaliteiten geformuleerd, prioritaire natuurdoeltypen en omgevingscondities. De gevolgen voor de EHS wordt bij de ontwikkeling van de overnachtingshaven op de drie locaties in beeld gebracht.

## *Bodem en water*

### **Hydraulische effecten**

De aanleg van de haven brengt mogelijk hydraulische effecten met zich mee. Het gaat hierbij onder andere om invloed op de rivierwaterstanden bij maatgevend hoogwater en bij lagere waterstanden. Het is ongewenst dat de hoogwaterstanden hoger worden, bij lagere afvoeren mag zich geen hinder of schade als gevolg van de overnachtingshaven voordoen. Daarom wordt de invloed van de overnachtingshaven op de waterstanden in kaart gebracht. Ook bekijken we of er effecten zijn op de afvoerverdeling bij Pannerdensche Kop: want die zijn evenmin gewenst. De overnachtingshaven kan ook invloed hebben op de stroomsnelheden op de rivier, daarom worden ze in kaart gebracht. Hiervoor bestaan geen harde eisen of normen, maar de veiligheid van de scheepvaart is gebaat bij lagere stroomsnelheden.

### **Bodemligging en morfologie**

Het zomerbed van de rivier is in beweging. Het is niet gewenst dat de aanleg van een nieuwe haven de morfologie van het zomerbed beïnvloedt. Daarom worden de morfologische consequenties van de overnachtingshaven voor het zomerbed onderzocht.

Bij het in- en uitvaren van de haven komen er hoeveelheden slib de haven binnen die in de havenmond of in de haven zelf bezinken. Hoe meer hiervan sprake is, hoe meer onderhoudsbaggerwerk moet worden gedaan. Om hier zicht op te krijgen brengt het MER deze hoeveelheid in beeld.

### **(Water)bodemkwaliteit en grondverzet**

Bij de aanleg van de haven wordt een deel van de (water)bodem verwijderd. Een deel van het vrijkomende materiaal kan in het ontwerp worden verwerkt, een ander deel van de grond moet weg. Er wordt een grondbalans van de verschillende alternatieven opgesteld. Uit het oogpunt van duurzaamheid en het voorkomen van overlast is het positief als de grondbalans zoveel mogelijk gesloten is met minimaal transport en de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt geminimaliseerd. De effecten op de bodemkwaliteit van de ingrepen worden in beeld gebracht.

### **Waterkwaliteit**

Bij de waterkwaliteit geldt de Kaderrichtlijn Water. Deze richtlijn maakt onderscheid tussen de Goede Chemische Toestand en de Goede Ecologische Toestand. Hiertoe wordt aan elk waterlichaam een watertype toegekend op basis van hydromorfologische kenmerken, zoals grootte, diepte, stromend of stilstaand water, zout of zoet en bodemsamenstelling. Het watertype van een waterlichaam is van belang voor de beoordeling van de chemische en ecologische toestand van het water.

Het MER brengt de invloed van de alternatieven op de waterkwaliteit en de KRW-soorten in beeld. Hierbij wordt rekening gehouden met het type waterlichaam, de verhouding tussen de grootte van de ingreep en het waterlichaam en de mogelijkheid tot compenseren van verminderde ecologische waterkwaliteit als gevolg van de geplande activiteiten en inrichting.

Ernstig verontreinigde waterbodembodem heeft een negatieve invloed op de chemische waterkwaliteit. Als de contactoppervlakte van de verontreinigde waterbodembodem met het water toe- of afneemt, dan levert dit een resp. negatieve of positieve beoordeling op in de MER.

## Grondwater

De aanwezigheid van een nieuwe overnachtingshaven kan invloed hebben op het grondwater. Daarom wordt de stijghoogte in beeld gebracht, die aangeeft of het grondwaterpeil stijgt of daalt. Ook wordt de flux in beeld gebracht. Dit is de verticale stroming van grondwater uit de toplaag van de bodem naar het eerste watervoerende pakket. Veranderingen in stijghoogte en in flux zijn niet per definitie negatief of positief. Zowel een stijging als een daling kan een negatief of positief gevolg hebben, afhankelijk van de nabijgelegen gebieden. Een verdrogingsgevoelig gebied kan baat hebben bij een stijging, anderzijds kan dat negatieve gevolgen hebben voor bepaalde landbouwactiviteiten. Om die reden is in de effectbeoordeling van beide criteria gekeken naar mogelijke positieve of negatieve effecten in de omgeving.

De rivier heeft hier een drainerende werking naar het achterliggende gebied.

Daarom heeft de aanleg van de overnachtingshaven geen negatieve gevolgen voor de kwaliteit van het grondwater. Deze effecten worden daarom niet nader onderzocht.

## *Landschap, cultuurhistorie, archeologie en ruimtelijke kwaliteit*

### Landschap

Het rivierengebied is gevormd door de dynamiek van de rivier en de strijd van de mens daartegen. In de omgeving van de alternatieven zijn Rijnstrangen, een dorpenlint en de uiterwaarden te onderscheiden. De aanwezigheid van een haven met de bijbehorende voorzieningen en beplantingen heeft een blijvende invloed op het landschapsbeeld en de ruimtelijke kwaliteit en opbouw van het gebied. De aanleg van de haven kan ook positieve effecten hebben op het landschapsbeeld, doordat er nieuwe oriëntatiepunten in het landschap kunnen ontstaan.

Om de invloed van de haven op het landschapsbeeld te kunnen beschrijven is inzicht nodig in de visueel-ruimtelijke kwaliteiten (identiteit) van het landschap dat wordt beïnvloed. De kenmerkende eigenschappen en de samenhang bepalen de (ruimtelijke) kwaliteit van het landschap. Mensen vormen zich een beeld van het landschap aan de hand van vaste beeldkenmerken: richtingen, randen, knooppunten en opvallende elementen. De ordening van deze beeldkenmerken is gebiedspecifiek en bepaalt de identiteit van het gebied. In het onderzoek naar de invloed van de haven op de identiteit wordt onderscheid gemaakt in criteria:

- kenmerkendheid, dit heeft vooral te maken met de schaal van het landschap;
- oriëntatie, hierbij gaat het om elementen in het landschap die als herkenningspunt (baken) fungeren;
- structuur, dit is een samenhangend en ordenend patroon waar elementen deel van uit maken. In een rivierengebied wordt het samenhangend en ordenend patroon bepaald door rivier, uiterwaarden, dijken, lage komgronden en hogere stroomruggronden;
- gaafheid, hierbij gaat het om de vraag of een element gaaf is en daardoor duidelijk herkenbaar.

### Cultuurhistorie

De aspecten cultuurhistorie en landschap hebben een nadrukkelijke relatie met elkaar. Deze wordt bepaald door het nog aanwezig zijn van waardevolle ongewijzigde perceelsvormen, bodemgebruik, perceelrandbegroeiing, nederzettingspatroon en waterlopen in het huidige landschap. Er wordt onderzocht of cultuurhistorische waardevolle objecten worden doorsneden of vergraven.

### Archeologie

Onder het maaiveld kan zich een waardevol bodemarchief bevinden. Dit wordt beïnvloed als de haven wordt aangelegd op een locatie waar vondsten zijn aangetroffen of kunnen worden verwacht. De havenaanleg kan leiden tot onomkeerbare effecten als het bodemarchief aangetast wordt. Op provinciaal en landelijk niveau is ingeschat waar gebieden liggen met een hoge trefkans op archeologische waarden. Hieruit blijkt dat de verschillende locaties voor de haven niet in een gebied met een hoge trefkans op archeologische vondsten liggen. In de Bijland echter, zijn in het verleden diverse Romeinse vondsten gedaan. De kans op aantasting van het archeologisch bodemarchief wordt in kaart gebracht.



### *Ruimtelijke aspecten*

Het MER brengt in beeld in hoeverre de aanleg van de overnachtingshaven effect heeft op ruimtelijke aspecten. Hierbij wordt aandacht besteed aan twee aspecten.

#### **Infrastructuur**

In het gebied zijn lokale ontsluitingswegen en ook recreatieve verbindingen, zoals doorgaande fietsroutes. Als gevolg van de aanleg van een overnachtingshaven moeten ze mogelijk verlegd worden. Het MER geeft aan of dit het geval is, en beschrijft alternatieve tracés voor deze infrastructuur.

#### **Sociale veiligheid**

Bij sociale veiligheid gaat het om het beschermd zijn (objectieve veiligheid) of het zich beschermd voelen (subjectieve veiligheid) tegen gevaar dat veroorzaakt wordt door of dreigt van de kant van het menselijk handelen in de openbare ruimte. In deze studie betreft het enerzijds de veiligheid van langzaam verkeer van, naar en langs de overnachtingshaven. De veiligheid hiervan wordt beïnvloed door de aanwezigheid van woningen, visuele obstakels en passanten. Een tweede aspect van sociale veiligheid betreft de bereikbaarheid van de overnachtingshaven voor hulpdiensten. De sociale veiligheid wordt in sterke mate beïnvloed door de inrichting van de overnachtingshaven en de inpassing in de omgeving. Dit aspect wordt daarom in het MER uitgewerkt.

### **4.3 Beoordelingskader**

Het MER beschrijft niet alleen de effecten van de alternatieven, maar beoordeelt ze ook. Hierbij hanteren we een vijfpuntsschaal. Dit betekent dat voor elk effect wordt aangegeven of de effecten van de alternatieven en varianten ten opzichte van de referentiesituatie zeer positief (++), positief (+), neutraal (0), negatief (-) of zeer negatief (- -) zijn. Hiervoor staat in het MER voor elk thema, aspect en criterium de beoordelingssystematiek. Deze is gebaseerd op het geldende wettelijke kader en het beleidskader. De beoordeling van de alternatieven wordt in een beschrijving en scoringstabel inzichtelijk gemaakt. Daarbij nemen we waar mogelijk absolute waarden op.

Beoordelingskader

Thema	Aspect	Criteria
<b>Scheepvaart</b>	Scheepvaartveiligheid	Manoeuvrerruimte in de haven
		Afmeersituatie
		Veiligheid bij in- en uitvaren van de haven
<b>Leefmilieu</b>	Geluid	Effect op aantal geluidsbelaste (recreatie) woningen en gevoelige objecten
		Aantal ha binnen de contouren van geluidbelasting
		Aantal ha geluidbelasting binnen Natura 2000-gebied
	Luchtkwaliteit	Jaargemiddelde concentratie NO2
		Overschrijding jaargemiddelde concentratie NO2
		Uurgemiddelde grenswaarde NO2
		Overschrijding uurgemiddelde grenswaarde NO2
		Jaargemiddelde concentratie PM10
		Overschrijding jaargemiddelde concentratie PM10
		Uurgemiddelde grenswaarde PM10
	Overschrijding 24-uurgemiddelde grenswaarde PM10	
	Gezondheid	Ernstige geluidhinder en aantal slaapverstoorden
		Bevolkingsdichtheid en gevoelige bestemmingen binnen 100 meter van de rand van de haven
Externe Veiligheid	Plaatsgebonden risico	
	Groepsrisico	
<b>Natuur</b>	Natura2000-gebied	Effecten op aangewezen soorten en habitats Natuurbeschermingswet 1989
	EHS	Effecten op wezenlijke kenmerken en waarden EHS
	FF-wet	Effecten op Flora- en Faunasoorten
<b>Bodem en water</b>	Hydraulische effecten	Effect op waterstanden
		Effect op afvoerverdeling bij Pannerdensche kop
		Effect op stroomsnelheden
	Bodemligging en morfologie	Effect op morfologie van het zomerbed
	(Water)bodemkwaliteit en grondverzet	Effect op bodemkwaliteit
		Effect op grondbalans (duurzaamheid)
	Waterkwaliteit	Effect op de chemische toestand
Effect op de ecologische toestand		
Grondwater	Effect op stijghoogte	
	Effect op verticale stroming van het water (flux)	
<b>Landschap, cultuurhistorie, archeologie en ruimtelijke kwaliteit</b>	Landschap	Aantasting of verlies van waardevolle landschappelijke elementen, lijnen of gebieden
		Aantasting of verlies van aardkundige waarden
	Cultuurhistorie	Aantasting of verlies van waardevolle cultuurhistorische elementen, lijnen of gebieden
		Kansen voor het versterken of terugbrengen van waardevolle cultuurhistorische elementen, lijnen of gebieden
	Archeologie	Aantasting van gebieden met een archeologische verwachtingswaarde
<b>Ruimtelijke aspecten</b>	Infrastructuur	Effect op lokale ontsluitingswegen
	Sociale veiligheid	Inrichting van de haven
		Inpassing van de haven in de omgeving



## 5. Procedure en besluitvorming

### 5.1 Stapsgewijze besluitvorming

De aanleg van nieuwe infrastructuur vergt een zorgvuldig besluitvormingsproces. De aankondiging van het voornemen om voor een nieuwe overnachtingshaven een inpassingsplan op te stellen en een MER te maken moet door het bevoegde gezag (provincie Gelderland) gepubliceerd worden. In dit project wordt de aankondiging van het voornemen begeleid door een notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze notitie is in overleg tussen de drie betrokken partijen gemeente Rijnwaarden, Rijkswaterstaat OostNederland en provincie Gelderland opgesteld. Met publicatie bestaat er voor een ieder de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen tegen dit voornemen. Ook raadpleegt het bevoegde gezag de relevante overheidsorganen, adviseurs en de Commissie m.e.r..

De notitie beschrijft het zoekgebied met de drie te onderzoeken locaties en de aanpak van de milieueffectbeoordeling. Door in het begin van de m.e.r.-procedure deze notitie met inhoudsafbakening op te stellen en voor advies open te stellen, kan op effectieve wijze worden voorgesorteerd op het MER. De notitie en de advisering daarop vormen de basis voor het op te stellen MER. Samen met de publicatie van de notitie is er een inloopbijeenkomst passend bij de fase van voorbereiding van het m.e.r..

In de voorbereiding van de besluitvorming over de locatiekeuze, wordt naast de aspecten die worden onderzocht in het MER, ook gekeken naar andere aspecten die bepalend zijn voor de realiseerbaarheid. Te denken valt aan financiële haalbaarheid, ruimtelijke inpasbaarheid en draagvlak. Deze aspecten samen vormen de onderbouwing om een besluit te kunnen nemen over de locatie voor de nieuwe overnachtingshaven (MIRT 2).

Hierna wordt voor de gekozen locatie de m.e.r. verder uitgewerkt en kunnen we ook de functionele eisen aan de haven nader aanscherpen voor de desbetreffende locatie. Hierbij worden naast de overheden en belangenorganisaties ook burgers en omwonenden uitgenodigd mee te denken over de inrichting van de haven. Dit kan tot diverse inrichtingsvarianten leiden. Opnieuw wordt een voorkeur uitgesproken, nu van de specifieke inpassing en inrichting. Deze inrichtingsvarianten worden in het MER nader onderzocht op het beoordelingskader.

### 5.2 Formele besluitvormingsprocedure

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de provincie gevraagd om bevoegd gezag te zijn. De provincie heeft dit verzoek geaccepteerd. Het geformeerde samenwerkingsverband, bestaande uit provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de gemeente Rijnwaarden, legt in een samenwerkingsovereenkomst de voorkeurslocatie vast. Deze voorkeurslocatie wordt vervolgens verder uitgewerkt en planologisch vastgelegd in een provinciaal inpassingsplan.

Besloten is om het Plan-MER en Project-MER te combineren in één rapport: het MER. De minister van Infrastructuur en Milieu, de gedeputeerde van de provincie en de wethouder van de gemeente zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het doorlopen van de procedure en het Milieueffectrapport.

De besluitvorming over de locatie, de inrichting en de aanleg van de overnachtingshaven is daarmee in handen van de minister van Infrastructuur en Milieu, de gedeputeerde van de provincie Gelderland en de wethouder van de gemeente Rijnwaarden. Vaststelling van het provinciaal inpassingsplan is de bevoegdheid van Provinciale Staten van Gelderland. Gelijktijdig met de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten van Gelderland, neemt de minister van Infrastructuur en Milieu het MIRT 3besluit en sluit met provincie en gemeente een realisatieovereenkomst.

Mogelijk moet er een vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 aangevraagd worden. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

Het MER wordt samen met het ontwerp-provinciaal inpassingsplan en de eventuele ontwerp-vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 gepubliceerd. Op deze stukken kunnen zienswijzen gegeven worden. Ook wordt de Commissie voor de milieueffectrapportage gevraagd over het MER te adviseren.

De zienswijzen op de MER en het ontwerp Inpassingsplan worden waar mogelijk en gewenst verwerkt in het definitieve provinciaal inpassingsplan. Het inpassingsplan wordt door Provinciale Staten van Gelderland vastgesteld. Tegen dit definitieve plan kan beroep aangetekend worden bij de Raad van State. De planning is dat het inpassingsplan voor de overnachtingshaven eind 2015 wordt vastgesteld. Ook voor vergunningen die voor de realisatie van de haven worden afgegeven is er de mogelijkheid beroep aan te tekenen.

### 5.3 Bevoegd gezag

In paragraaf 5.2 is beschreven welke overheden bevoegd gezag zijn:

Bevoegd gezag voor het MER en voor het provinciaal inpassingsplan zijn Provinciale Staten van de provincie Gelderland.

Bevoegd gezag voor de vergunning in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 is de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

### 5.4 Reageren op deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau

U wordt uitgenodigd in de periode van 20 december 2012 tot en met 30 januari 2013 te reageren op deze notitie Reikwijdte en Detailniveau. U heeft in deze periode de mogelijkheid uw zienswijze in te brengen op de:

1. Alternatieven die opgenomen zijn in deze notitie
2. Aspecten waarop de alternatieven onderzocht worden in de me.r.-procedure
3. Beoordelingscriteria voor het onderzoek

U kunt deze notitie downloaden van de website van het project:  
[www.Gelderland.nl/overnachtingshaven](http://www.Gelderland.nl/overnachtingshaven).

De notitie ligt ook ter inzage bij de gemeente Rijnwaarden in de Gemeentewinkel aan de Markt 5 in Lobith en bij de provincie Gelderland in het Huis der Provincie, Markt 11 in Arnhem. De notitie zal ook op drie locaties in Duitsland ter inzage worden gelegd. Dit zijn het stadhuis van Emmerich am Rhein, het stadhuis van Kleve en in Dusseldorf bij de Bezirksregierung

U kunt op de volgende manieren schriftelijk uw zienswijze indienen:

- Per brief aan: College van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland, Postbus 9090, 6800 GX ARNHEM;
- Per fax: 026 3599480
- Per email: [post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)

Onder vermelding van: Zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Overnachtingshaven Lobith en zaaknummer: 2011-019286

De samenwerkende partijen beoordelen de reacties (zienswijzen) en nemen ze mee bij het opstellen van de definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Ook de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) wordt om een advies gevraagd over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de ingebrachte zienswijzen.



## Literatuur

Notitie Overnachtingshavens, Rijkswaterstaat Directie Boven- en Benedenrivieren, 1985

Projectnota-MER Uitwijkhaven Lobith, Rijkswaterstaat Directie Oost-Nederland, 1996

Planvaststelling Projectnota-MER Uitwijkhaven Lobith, Staatscourant nr 89, 1999

Binnenvaartpolitiereglement, 2004

Rijnvaartpolitiereglement, 2007

Ligplaatsenbeleidsplan, Rijkswaterstaat Dienst Oost-Nederland, 2008

Alternatieven voor een overnachtingshaven nabij Lobith, Rijkswaterstaat Dienst OostNederland, 2010

Strategische Afwegingsnotitie Overnachtingshaven Lobith, Rijkswaterstaat Dienst OostNederland, 2010

Richtlijn Vaarwegen, ministerie van Verkeer en Waterstaat, 2011

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, 2012

Brief minister aan GS, juli 2012

[www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase](http://www.synbiosys.alterra.nl/natura2000/gebiedendatabase)





## Colofon

Uitgave Provincie Gelderland  
Plaats Arnhem  
Datum 29 november 2012  
Status Definitief  
Versie 1.0

## Provincie Gelderland

Markt 11  
Postbus 9090  
6800 GX Arnhem  
T (026) 359 90 00  
[post@gelderland.nl](mailto:post@gelderland.nl)  
[www.gelderland.nl](http://www.gelderland.nl)