

---

**Milieu effect rapportage  
uitwijkhaven Lobith  
startnotitie**

Lobith-N-92.036  
Bouwdienst Rijkswaterstaat, afdeling Beleids- & Projectanalyse Natte Infrastructuur  
Utrecht, maart 1993

---



---

## Inhoudsopgave

---

### **1 Inleiding 3**

- 1.1 Algemeen 3
- 1.2 Projectnota / Milieu Effect Rapport 3

### **2 Probleemverkenning 4**

- 2.1 Probleemanalyse 4
- 2.2 Doelstelling 7
- 2.3 Begrenzing studiegebied 7

### **3 Huidige situatie 8**

- 3.1 Algemeen 8
- 3.2 Abiotisch milieu 8
- 3.3 Biotisch milieu 10
- 3.4 Landschap en cultuurhistorie 10
- 3.5 Ruimtegebruik 12
- 3.6 Autonome ontwikkeling 14

### **4 Alternatieven voor capaciteitsuitbreiding uitwijkhaven 16**

- 4.1 Uitgangspunten 16
- 4.2 Alternatieven 16
- 4.3 Nul-alternatief en meest milieuvriendelijke alternatief 22

### **5 Effecten van de alternatieven 23**

- 5.1 Te verwachten aard en omvang van de effecten 23
- 5.2 Methode van beoordeling effecten 27

### **6 Procedures en besluitvorming 28**

- 6.1 Overzicht eerder genomen besluiten 28
- 6.2 Aanduiding van het besluit bij de voorbereiding  
waarvan het MER wordt gemaakt 28
- 6.3 De betrokkenen 28
- 6.4 De m.e.r.-procedure 28
- 6.5 Adressering inspraakreacties 29
- 6.6 Overige procedures 29
- 6.7 Planning 30

### **7 Literatuur 31**

### **Colofon 32**

---



---

# 1. Inleiding

---

## 1.1 Algemeen

De Boven-Rijn bij Lobith wordt jaarlijks door zo'n 160.000 beroepsschepen bevaren. Van deze schepen vervoert zo'n 20% gevaarlijke lading. Voor een vlotte en veilige vaart op de rivier is het noodzakelijk dat schippers die willen, of in verband met vaartijdbepalingen moeten, overnachten over voldoende ligplaatsen kunnen beschikken. Was het vroeger mogelijk te ankeren aan de rivier, door de toename van de continuvaart en de snelheid van de schepen is dit in toenemende mate ongewenst geworden. De nieuwe bemanningsregels voor de binnenvaart schrijven bovendien verplichte rusttijden voor. Dit brengt met zich mee dat de behoefte aan geschikte ligplaatsen nog toe zal nemen. Het probleem van de stilliggende schepen op de rivier heeft geleid tot een beleid gericht op het creëren van zogeheten uitwijkhavens op regelmatige afstanden langs de vaarweg van Rotterdam naar Duitsland. Bij Lobith is van oudsher een uitwijkhaven aanwezig. Het huidige aantal ligplaatsen (ca. 30) is echter niet meer toereikend; schippers die een ligplaats zoeken treffen steeds vaker een volle haven aan. Uitgaande van het doel geen schepen meer voor anker te laten gaan op de rivier en rekening houdende met het nieuwe vaar- en rusttijdenbesluit, wijzen eerste berekeningen uit dat het noodzakelijk is dat de capaciteit wordt uitgebreid naar ca. 90 ligplaatsen, hetzij door uitbreiding van de bestaande haven, hetzij door aanleg van een nieuwe haven in de nabijheid van de bestaande.

## 1.2 Projectnota / Milieu Effect Rapport

Conform het recent gewijzigde Besluit milieu-effectrapportage (m.e.r.) is het besluit tot aanleg van een haven toegankelijk voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer m.e.r.-plichtig. De uitwijkhaven in Lobith valt in deze categorie, zodat voor het onderzoek naar de uitbreidingsmogelijkheden van de haven een Milieu Effect Rapport (MER) zal moeten worden opgesteld. Om een integrale en eenduidige besluitvorming over de uitbreiding mogelijk te maken zal, naast de m.e.r.-plichtige milieu-effecten, in het zelfde rapport ook aandacht worden besteed aan nautische en financieel-economische effecten. Beter is het dan ook te spreken van Projectnota/MER.

De *initiatiefnemer* (IN) voor het opstellen van de Projectnota/MER is de Rijkswaterstaat in de directie Gelderland. Omdat het Rijk beheerder is van de vaarweg treedt de Minister van Verkeer en Waterstaat op als *bevoegd gezag* (BG).

Het formele begin van een m.e.r.-procedure wordt gevormd door de schriftelijke mededeling van de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag dat hij een m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen. Voorliggende startnotitie dient als de schriftelijke mededeling, waarin een aanduiding van de voorgenomen activiteit is beschreven. Gedurende een maand na de ter visie legging van deze notitie kan een ieder wensen omtrent de inhoud van de milieu-effectrapportage kenbaar maken aan het bevoegd gezag (de Minister van Verkeer en Waterstaat en voor deze de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, Postbus 20906, 2500 EX Den Haag).

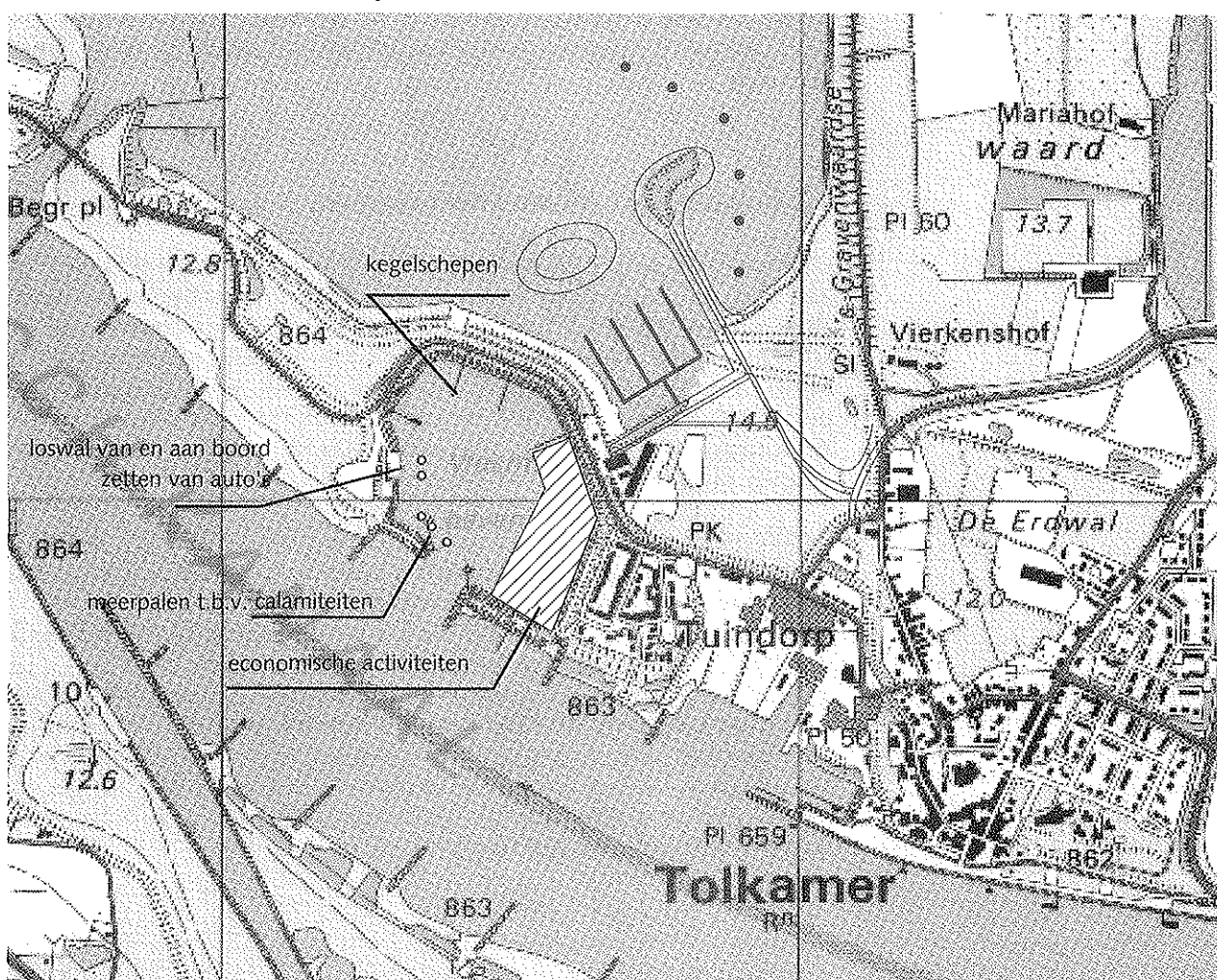
## 2. Probleemverkenning

### 2.1 Probleemanalyse

De scheepvaartroute tussen Rotterdam en Duitsland, waar de Boven-Rijn deel van uitmaakt, is een zeer druk bevaren route. De Boven-Rijn wordt bij Lobith jaarlijks door ca. 160.000 schepen, exclusief de recreatievaart, bevaren. Van deze schepen vervoert zo'n 20% gevaarlijke lading.

In de binnenvaart worden op de grotere vaarwegen, met name op de Rijn en Waal, de route Duitse grens - Rotterdam, schepen en duweenheden steeds meer in continuvaart geëxploiteerd. In deze categorie vindt transport op elk tijdstip van het etmaal onder vrijwel alle omstandigheden gedurende 7 dagen per week plaats.

De schepen die niet in continuvaart worden geëxploiteerd moeten c.q. willen, om de bemanning de nodige rust te laten genieten, op gezette tijden, meestal tijdens de nachtelijke uren, hun reis onderbreken. In de loop van 1993 zal het vaar- en rusttijdenbesluit voor de binnenvaart van kracht worden, waarin, ook voor niet grensoverschrijdend vervoer, strenge eisen worden gesteld aan de vaar- en rusttijden van de dienstdoende bemanning. Hierdoor zal de behoefte aan ligplaatsen waar rust kan worden genoten toenemen.



figuur 1. De huidige haven van Lobith met gebruiksfuncties. (Schaal 1: 10.000)

---

Was het vroeger mogelijk te ankeren aan de rivier, tegenwoordig wordt dit steeds gevaarlijker. Uit onderzoek naar ongevallen op de rivier (lit[1]) is gebleken dat van alle ongelukken waarbij sprake was van zware schade, in ca. 30% van de gevallen ankerliggers waren betrokken. Het is bovendien bekend dat schepen vrij regelmatig "van hun anker" worden gevaren zonder dat dit tot ongevallen leidt. Het streven van de overheid als vaarwegbeheerder is er op termijn op gericht een eind te maken aan deze onveilige situatie door het ankeren op de rivier te verbieden. Dit kan natuurlijk alleen maar als er een aanvaardbaar alternatief is in de vorm van uitwijkhavens.

Naast het bezwaar uit het oogpunt van veiligheid en de daarmee verbonden sociale, milieu-hygiënische en economische bezwaren hebben stilliggende schepen, door hun ruimtebeslag, een belangrijke capaciteitsvermindering van de vaarweg tot gevolg. Als uitwerking van het beleid ten aanzien van hoofdtransportassen, waartoe de Boven-Rijn behoort, zoals geformuleerd in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (lit[2]), is een beleid ontwikkeld dat gericht is op het creëren van zogeheten uitwijkhavens op regelmatige afstanden langs de rivier (lit[3]). Op dit moment zijn op het traject Rotterdam - Duitsland al uitwijkhavens aangelegd in Lobith, Haaften en in Dordtse Kil, terwijl de haven bij IJzendoorn in aanbouw is (gereed tegen 1995). Deze uitwijkhavens dienen een veilige, rustige anker- of afmeergelegenheid te bieden aan schepen die op doorreis zijn. Daarnaast kunnen deze havens onder bijzondere omstandigheden (slecht zicht, hoogwater, ijsgang, calamiteiten) dienst doen als vluchthaven.

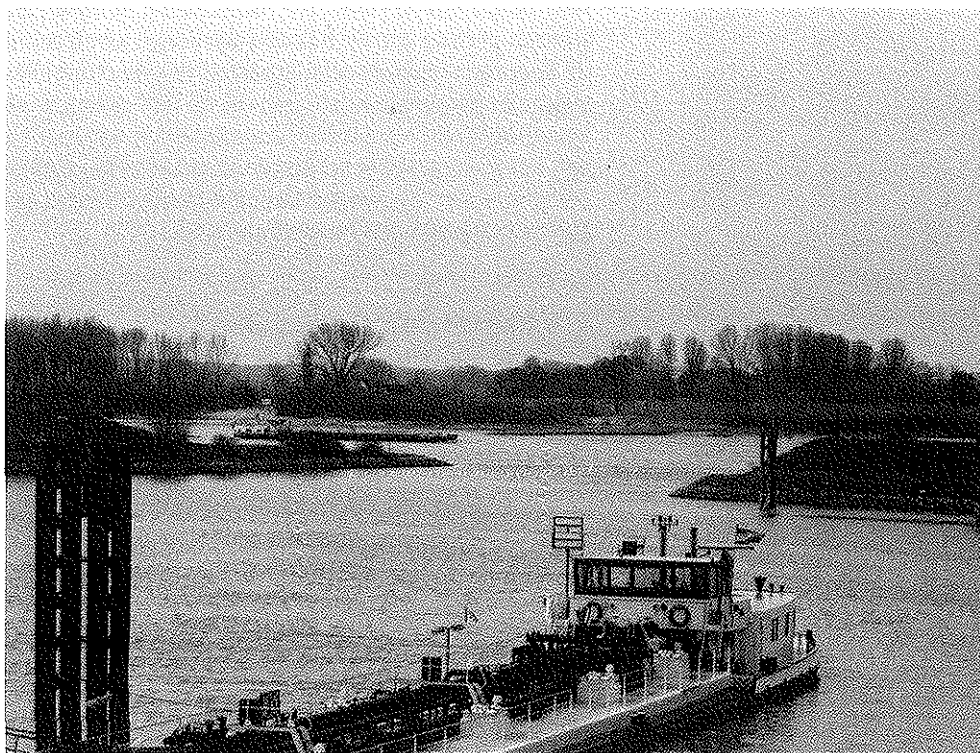


foto 1. De huidige uitwijkhaven van Lobith.

Hiermee is het voor het gebied bovenstrooms van Nijmegen echter zeker nog niet voldoende capaciteit voorhanden om in dit gebied ankeren op de rivier te verbieden. De huidige haven van Lobith (zie figuur 1) heeft een bezettingsgraad die varieert tussen de 30 en 45 schepen per dag (bij een capaciteit van 30 ligplaatsen!). Het aantal ankerliggers

---

op de Waal/BovenRijn bovenstrooms van Millingen varieert tussen de 10 en 20 schepen per dag. Het genoemde vaar- en rusttijdenbesluit zal invloed hebben op de toename aan ligplaatsbehoefte; hiervoor wordt een extra capaciteit van ca. 20% ingeschat. Extra capaciteit zal daarnaast nodig zijn door de specifieke ligging van de haven nabij de grens met Duitsland waar bij hoge waterstanden een vaarverbod geldt, hetgeen in Nederland niet het geval is; de haven doet in dit geval dienst als vluchthaven. Verder is het mogelijk dat een nieuwe uitwijkhaven schepen zal aantrekken; de mate waarin dit zal gebeuren is echter moeilijk in te schatten. Alles beschouwende wordt gestreefd naar een uitbreiding van de capaciteit tot ca. 90 ligplaatsen, rekening houdend met de voortzetting van het commercieel gebruik van de huidige uitwijkhaven. Een afdoende oplossing op lange termijn voor het capaciteitsprobleem kan alleen worden verkregen door het fors uitbreiden van de bestaande haven of een geheel nieuwe haven in de nabijheid aan te leggen.

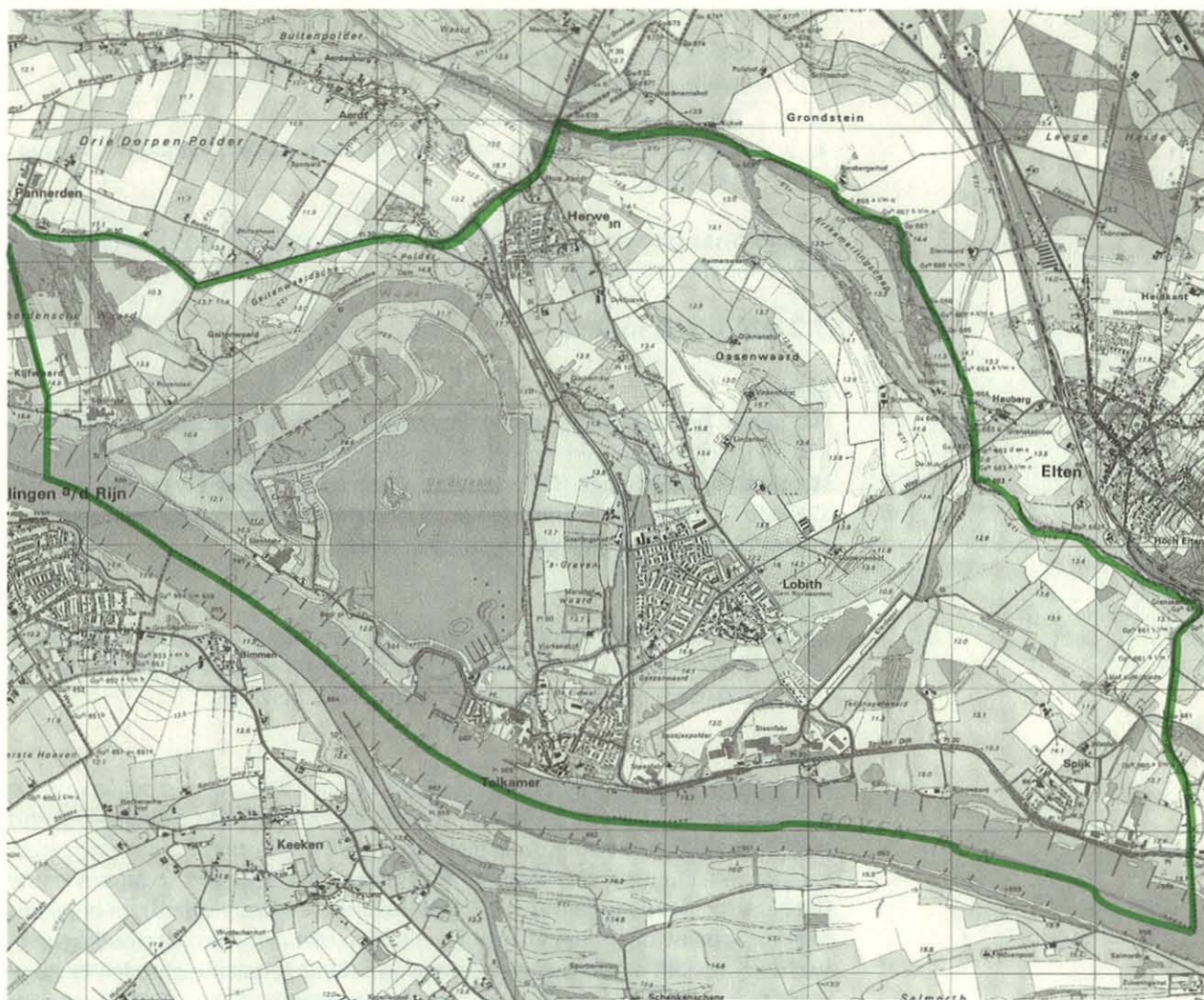
## **2.2 Doelstelling**

Het project "Uitbreiding Uitwijkhaven Lobith" heeft tot doel, via het uitvoeren van een effectenstudie, te komen tot een keuze uit alternatieven voor uitbreiding van de capaciteit tot ca. 90 ligplaatsen. Bij het genereren van de alternatieven is het primaire doel het verbeteren van de nautische veiligheid op de rivier. Daarbij zal zoveel mogelijk recht worden gedaan aan de natuurwaarden en kwetsbaarheden van het gebied. Tevens zullen de financieel-economische aspecten van de uitbreiding worden beschouwd en zal worden ingegaan op de veranderingen die de uitbreiding te weeg kan brengen ten aanzien van bijvoorbeeld de recreatieve mogelijkheden van met name de Bijland. Aldus wordt getracht een integraal beeld te schetsen van de effecten van de uitbreidingsalternatieven om zodoende een afgewogen besluitvorming mogelijk te maken. Eén en ander zal worden gepresenteerd in een Projectnota/MER.

## **2.3 Begrenzing studiegebied**

Het studiegebied wordt begrensd door de Boven-Rijn, Lobberdensche weg, Rijndijk, Pannerdense dijk, Brugweg en Rijksgrens (zie figuur 2). Afhankelijk van de reikwijdte van de effecten van de voorgenomen activiteit zal van deze grenzen worden afgeweken.





figuur 2. studiegebied (schaal 1 : 50.000)

---

## 3.Huidige situatie

---

### 3.1 Algemeen

De beschrijving van de huidige situatie richt zich op de volgende aspecten:

1. abiotisch milieu (geologie, geomorfologie, bodem en water);
2. biotisch milieu (flora, fauna);
3. landschap en cultuurhistorie;
4. ruimtegebruik (wonen, industrie, recreatie, natuur, landbouw, verkeer en vervoer).

De informatie hiervoor is voornamelijk verkregen uit literatuur, kaartmateriaal en een enkele terreinverkenning.

### 3.2 Abiotisch milieu

#### **geologie**

Het gebied bestaat geheel uit rivierafzettingen die in het holoceen zijn gevormd. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen stroomgordel- en oeverafzettingen. De stroomgordelafzettingen (Ossenwaard) wijzen op een gebied waar de rivier meermalen zijn loop heeft verlegd en meanders zijn gevormd. Verder van de rivier af zijn oeverafzettingen neergelegd (Driedorpenpolder).

#### **geomorfologie**

Rondom de Oude Rijn wordt een afwisseling van geulen en hoogtes aangetroffen. Dit is vermoedelijk ontstaan door de bedijkingen. De oeverwallen hebben weinig reliëf. In de uiterwaard (Geitenwaardse polder) is het maaiveld golvend.

#### **bodem**

Het grootste deel van het studiegebied bestaat uit kalkhoudende poldervaag- en ooivaaggronden. Door het afgraven van klei ten behoeve van de baksteenindustrie is het oorspronkelijke maaiveld op veel plaatsen langs de rivier met 2 à 3 meter verlaagd. De waarde als cultuurgrond is hierdoor afgenomen. Plaatselijk zijn er natuurwaarden uit ontstaan (Lobberdensche Waard, Oude Waal en Tegnagelwaard). In de uiterwaard staat het vrije grondwater onder invloed van de Rijn. Met name de ontgrondingsgebieden zijn veelal permanent dras terwijl de opnieuw in cultuur gebrachte gronden bij hoge rivierstanden te nat zijn en bij lage rivierstanden snel verdrogen. De gronden tussen Pannerden, Herwen en Lobith zijn van nature goed gedraineerd (grondwaterstand tussen ca. 40 en 120 cm beneden maaiveld).

#### **water**

##### *oppervlaktewater, kwantitatief*

Binnen het gebied komen drie buiten de hoofdwaterkering gelegen afwateringseenheden voor, te weten: het gebied van de Oude Waal, het poldertje bij Tolkamer en de Lobberdensche Waard. Deze gebieden lozen op het Bijlands Kanaal en het Pannerdens Kanaal. Het gebied van de Oude Rijn is een groot afwateringsgebied (5060 ha) en loost op het Pannerdens Kanaal. In de diverse afwateringsgebieden wordt het peil met gemalen geregeld.

De rivier de Rijn heeft een drainerende werking op het gebied. De Bijland maakt onderdeel uit van de rivierdynamiek. De belangrijkste functie van de uiterwaarden langs de rivier is die van een vrije afvoer van water, ijs en sedimenten.

Door smeltwater en regen is de afvoer van de Rijn aan variatie onderhevig. Ter informatie wordt in onderstaande tabel een overzicht gegeven van waterstanden en afvoer op de Boven-Rijn bij Lobith.

| waterstanden en afvoer<br>op de Boven-Rijn bij Lobith | waterstand in<br>m t.o.v. NAP | afvoer in<br>m <sup>3</sup> /s |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| hoogst bekende stand sedert 1900                      | + 16,93                       | ca. 13.000                     |
| laagst bekende stand sedert 1900                      | + 7,22                        | ca. 620                        |
| normale rivierstand                                   | + 9,51                        | ca. 2.000                      |

(bron: RWS Gelderland afd. ANIM)

#### *oppervlaktewater, kwalitatief*

De kwaliteit van het Rijnwater is reeds jaren slecht. Hoewel sinds het begin van de jaren zeventig sprake is van een verbetering wordt op dit moment ten aanzien van een aantal verontreinigingen (micro-verontreinigingen, eutrofiërende stoffen en bacteriologische verontreinigingen) nog niet aan de minimum kwaliteitseisen voldaan. Wanneer de inspanningen, die men zich in dit verband op nationaal en internationaal vlak getroost, zijn vruchten gaan afwerpen, verwacht men dat over 10 tot 15 jaar de waterkwaliteit van de Rijn aanmerkelijk zal zijn verbeterd; men mikt daarbij op het halen van de minimum kwaliteitseisen.

Het water in de Bijland voldoet aan de kwaliteitseisen voor zwembadwater.

#### *waterbodem, kwalitatief*

Op de waterbodem van de huidige uitwijkhaven in Lobith bevindt zich 20.000 à 30.000 m<sup>3</sup> aan verontreinigde specie (klasse III en IV). De haven wordt in de periode tussen 1992 en 1994 gesaneerd.

Uit onderzoek in 1987 is gebleken dat de bodem van de Bijland is verontreinigd met specie klasse II en III. Ofschoon sanering niet direct noodzakelijk is, mag eventuele baggerspecie uit de grindplas alleen onder gecontroleerde omstandigheden verwerkt worden. Ter plaatse van de ingang van de Bijland is mogelijk lokaal klasse IV specie aanwezig.

#### *grondwater*

Het grondwater in het eerste watervoerende pakket heeft een stijghoogte tot ca. NAP + 9 m. De stromingsrichting van het grondwater is van noord-oost naar zuid-west.

Het Montferland (ten noord-oosten van het studiegebied) is een groot infiltratiesysteem.

Aan de flanken van deze stuwwal komt het water omhoog. Hier wordt water gewonnen bij o.a. Galgenberg. Een klein deel kwelt in lage kommen langs de rivier omhoog.

Nabij Tolkamer wordt door een tweetal bedrijven grondwater voor de industrie onttrokken. Ook bij Tolkamer (Tuindorp) ligt een drinkwaterwingebied.

---

### 3.3 Biotisch milieu

#### flora

Belangrijke gebieden voor de flora zijn de Oude Rijnstrangen, een strook met wat licht zavelige gronden direct aan de rivier (o.a. het zogenaamde helicopterveldje direct stroomafwaarts van de huidige uitwijkhaven, in eigendom bij Staatsbosbeheer) en de oude ontkleiingsgebieden.

In het Rijnstrangengebied komen zowel water- en moerasvegetaties voor alsmede droge (kalkrijke) kleigraslanden. Voorwaarden voor de goede vegetatiekundige waarden zijn "grote" hoogteverschillen, fluctuerende waterstanden, schoon water en extensief agrarisch gebruik.

De natuurwaarden van de gebieden pal langs de rivier zijn met name vegetatiekundig van belang. Uit een inventarisatie is gebleken dat ter plaatse van het genoemde helicopterveldje en een deel van de Bijlanddijk de waardevolste rivierduinbegroeiingen van Nederland voorkomen.

In de oude ontkleiingsgebieden komt een belangrijke ontwikkeling tot zachthout ooibos (wilgenstruweel) op gang.

#### fauna

De Bijland is bekend om zijn grote waarde als rustplaats voor ganzen (voornamelijk riet- en kolganzen). Ook voor andere vogelsoorten (diverse eendensoorten, zwanen, steltlopers en meeuwen) is het gebied van belang.

Het oude Rijnstrangengebied is één van de kwalitatief rijkste vogelgebieden van Nederland. Daarnaast is het gebied van belang als voedsel- en fourageergebied. Voor bedreigde zoogdieren, amfibieën en vissen vormt het Rijnstrangengebied steeds meer een toevluchtsoord. Al deze kwaliteiten moeten worden gezien in relatie met de omliggende waardevolle gebieden als Ooijpolder, Lobberdensche Waard, de Bijland e.a.

### 3.4 Landschap en cultuurhistorie

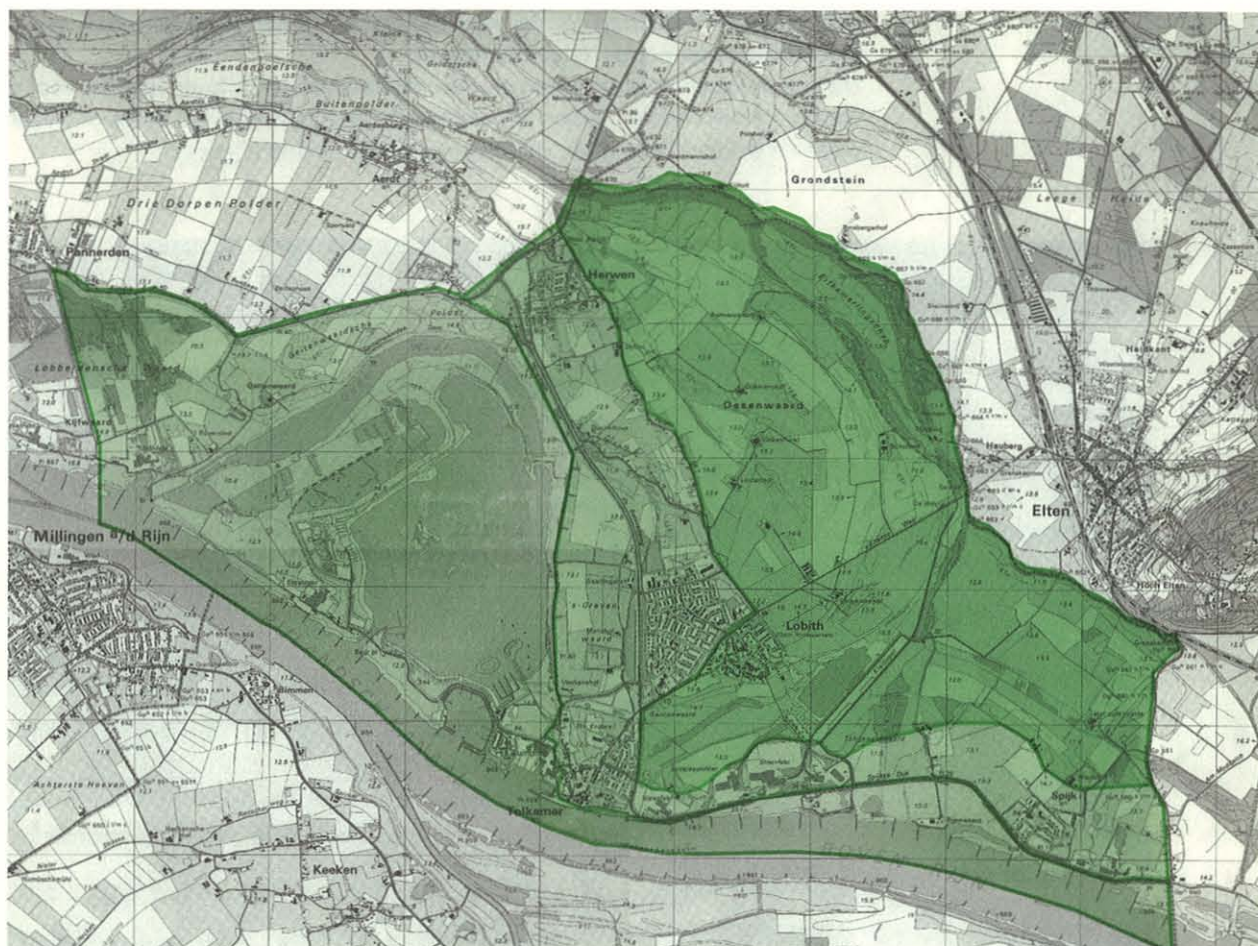
#### landschap (zie figuur 3)

De huidige verschijningsvorm van het landschap wordt heel nadrukkelijk bepaald door de dynamiek van de rivier en de strijd van de mens daartegen. Het landschap in het studiegebied is grofweg te verdelen in drie deelgebieden met ieder hun specifieke gebiedskenmerken, te weten: het Oude Rijnstrangengebied (ingepolderde uiterwaarden), het Stroomruggen en Oeverwallengebied en de Uiterwaarden (inclusief de Bijland).

Het landschapsbeeld van de Oude Rijnstrangen wordt bepaald door de afwisseling van open, tamelijk reliëfrijke meanderruggen en -geulen. Het grondgebruik is voornamelijk grasland. Beplantingen in de vorm van voornamelijk wilgenstruweel begeleiden de loop van de oude rivierarmen. De ruimtelijke begrenzing van het gebied wordt gevormd door de bossen van de hoge dekzandrug en de stuwwal bij Elten. Er komt weinig bebouwing voor en de ontsluiting is slecht.

De stroomruggen en oeverwallen zijn van oudsher de gebieden waar, door de relatief hoge ligging, de bebouwing ontstond en het daarmee samenhangende intensieve afwisselende bodemgebruik. Beeldbepalend zijn de diverse dijken. Beplanting (met uitzondering van boomgaarden) komt hier weinig voor. De uitgevoerde dijkverzwaring en daarmee samenhangende infrastructurele werken geven het gebied een "gemaakte" indruk.





figuur 3. Landschap (schaal 1: 50.000)

- = stroomruggen en oeverwallengebied
- = uiterwaarden
- = ingepolderde uiterwaarden

Het uiterwaardengebied is vrijwel geheel vergraven. Enerzijds voor de baksteenindustrie (Lobberdensch Waard) en anderzijds door de winning van zand en grind (De Bijland). Deze twee activiteiten bepalen het beeld van de uiterwaarden in het studiegebied. Door de diepe ontgraving van de Bijland is er een groot open meer ontstaan. De ondiepe ontkleining heeft een afwisselend landschap van open water en wilgenstruweel opgeleverd. De steenfabrieken zijn herkenbare oriëntatiepunten in de uiterwaarden. Op dit moment worden de mogelijkheden onderzocht om in het kader van de natuurbeschermingswet de Bijland (alleen het noordelijke gedeelte) aan te wijzen als beschermd natuurgebied.

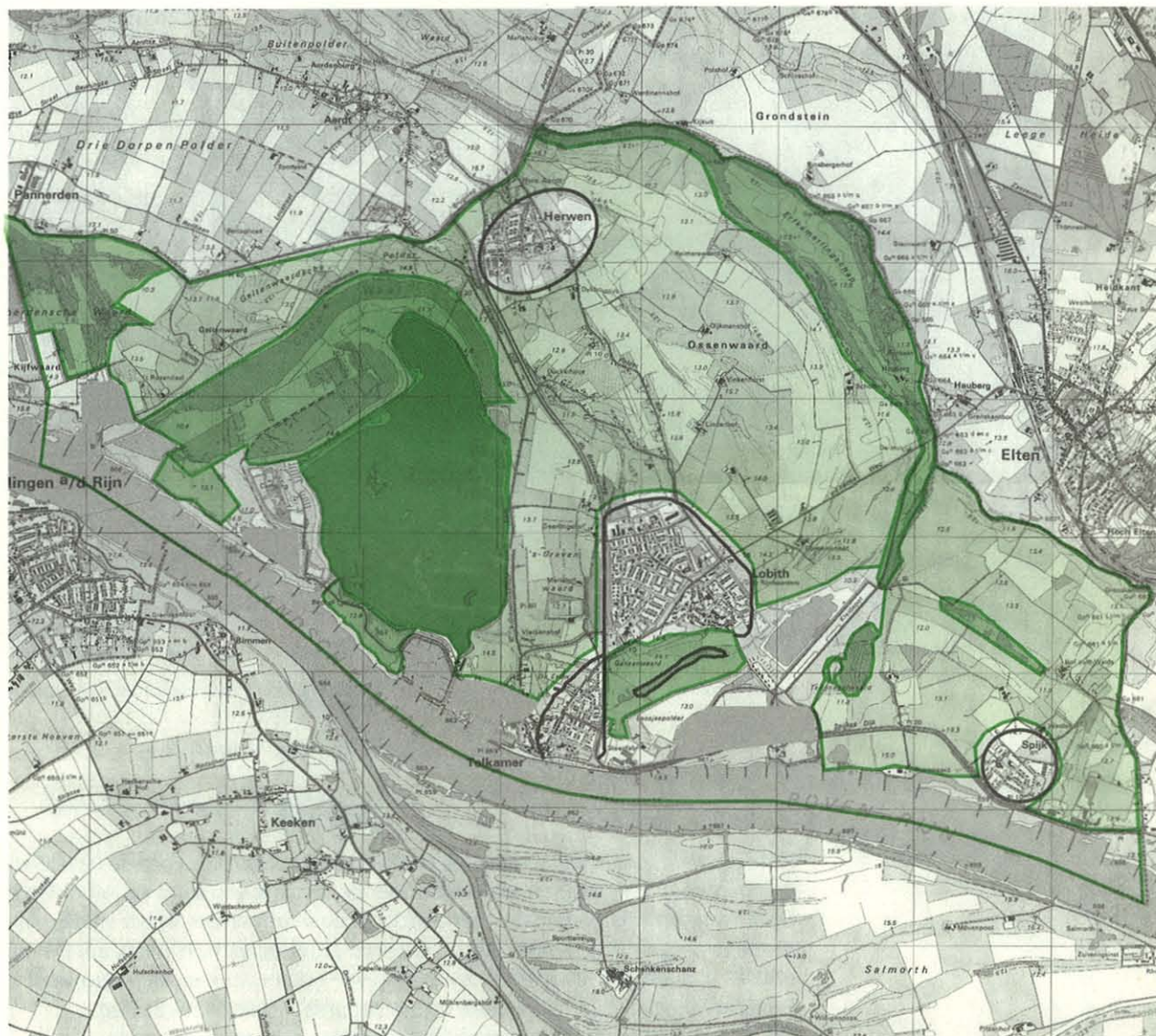
#### cultuurhistorie

De aspecten cultuurhistorie en landschap hebben een nadrukkelijke relatie met elkaar. Deze wordt o.a. bepaald door het nog aanwezig zijn van historisch waardevolle ongewijzigde perceelsvormen, bodemgebruik, bewoningsvorm en perceelrandbegroeiing

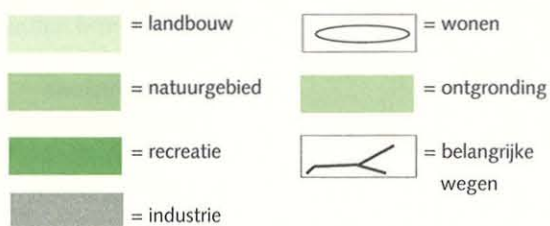


in het huidige landschap. Verder gaat het om elementen als oude dijken, wielen en industriële monumenten (steenfabrieken).

Met name op de stroomruggen en oeverwallen komen cultuurgebieden voor die na 1850 weinig zijn veranderd. Gezien de strategische ligging is er langs de Oude Waal een aantal plaatsen bekend waar oude verdedigingswerken hebben gelegen.



figuur 4. Ruimtegebruik (schaal 1: 50.000)



---

### 3.5 Ruimtegebruik

#### wonen

De belangrijkste woonkern wordt gevormd door Lobith/Tolkamer. Hier is op geringe schaal uitbreiding voorzien. De andere kernen in het studiegebied zijn Pannerden, Spijk en Aerdt en Herwen. Het gehele studiegebied valt binnen de gemeente Rijnwaarden.

#### industrie

De baksteenfabricage is in het gebied van grote omvang. De mogelijkheden voor kleiwinning in de uiterwaarden worden overigens door het opraken van gronden met geschikte klei en de grote ecologische en landschappelijke betekenis van nog niet vergraven delen steeds kleiner. Naast de baksteenindustrie is in Tolkamer een metaalbedrijf gevestigd. De gemeente Rijn-waarden heeft ideeën om langs de Spijkse dijk een bedrijventerrein te ontwikkelen. De huidige uitwijkhaven kent naast zijn functie als vlucht-/overnachtingshaven ook een economische functie in de vorm van een scheepsreparatiebedrijf en een laad- en lossteiger. In Tolkamer staat een pompstation voor grondwaterwinning. Minder dan in het verleden is Tolkamer van belang als fourageerplaats voor schippers.



foto 2. Jachthaven 'De Bijland'

#### recreatie

De Bijland (eigendom van het Recreatieschap Oost Gelderland) heeft een belangrijke functie voor de oevergebonden dagrecreatie en de watersport. In de zuid-oost hoek van de plas is onlangs een jachthaven aangelegd. Voor de verblijfrecreatie ligt aan de

---

westelijke oever een kampeerterrein. De Bijland heeft een open verbinding met de Boven-Rijn.

Verder bieden de uiterwaarden goede mogelijkheden voor fietsen, wandelen en vissen. Voor de Oude Rijnstrangen wordt extensief recreatief medegebruik voorgesteld (zogenaamde natuurgerichte recreatie).

#### **natuur**

Zoals eerder omschreven in paragraaf 3.3 liggen er binnen het studiegebied grote natuurwaarden. Belangrijke natuurgebieden zijn: Oude Rijnstrangengebied, Lobberdenschewaard, Oude Waal en de Bijland. De natuurwaarden zijn van internationale betekenis. Naast het beheer gericht op behoud van natuurwaarden worden er in het kader van het natuurbeleidsplan ideeën ontwikkeld die gericht zijn op natuurontwikkeling binnen het Gelderse Poort gebied, zie paragraaf 3.5. Zowel de uiterwaarden als het Rijnstrangengebied zijn aangewezen als kerngebieden (gebieden met in (inter)nationaal opzicht belangrijke duurzaam te behouden ecosystemen). Centraal staat hierbij het maken van zogenaamde verbindingszones tussen grensoverschrijdende natuurgebieden. Het gehele gebied is gevoelig voor een verdere versnippering door infrastructurele voorzieningen.

#### **landbouw**

De melkveehouderij is overal verreweg de belangrijkste produktietak. Daarnaast nemen, voornamelijk op de stroomruggen, de akkerbouw en fruitteelt een deel van het grondgebruik voor hun rekening. De produktieomvang van de meeste bedrijven is goed. De externe produktie-omstandigheden (verkaveling, waterbeheersing en ontsluiting) zijn voor verbetering vatbaar.

#### **verkeer en vervoer**

De Boven-Rijn/Waal maakt deel uit van de belangrijkste verkeersader voor de binnenvaart in ons land. Volgens de Europese klasse-indeling (CEMT) valt de Boven-Rijn/Waal onder klasse VI, dat wil zeggen dat hier de grootste schepen van de Europese binnenwateren varen (laadvermogen meer dan 2.000 ton) en duweenheden worden toegelaten met een laadvermogen tot 16.000 à 18.000 ton. De belangrijkste functie van de rivier (naast die van afvoer van water, ijs en sediment) is dan ook het bieden van een vlotte en veilige doorvaart voor het scheepvaartverkeer. Ten aanzien van de recreatievaart op de rivier wordt een terughoudend beleid gevoerd.

De belangrijkste lokale ontsluiting voor het verkeer over land wordt gevormd door de Brugweg en de Batavenweg.

### **3.6 Autonome ontwikkeling**

De autonome ontwikkeling van het studiegebied is die ontwikkeling die zich voordoet indien de voorgenomen activiteit niet plaatsvindt. In feite bepaalt de mens de speelruimte voor die ontwikkeling, via beleidsplannen en -beslissingen. De belangrijkste beleidsplannen die richting geven aan het te voeren beleid in het studiegebied zijn het Streekplan Midden-Gelderland ([lit4]) en het Beleidsplan Gelderland Uiterwaardenland ([lit5]).

In het kader van onderhavig project kunnen met betrekking tot het studiegebied uit genoemde plannen de volgende beleidslijnen worden ontleend:



- 
- .....
- Het beleid ten aanzien van de uiterwaarden is gericht op het waarborgen van de vrije afvoer van water, ijs en sediment en voorts op het behoud en ontwikkeling van waarden van natuur en landschap, alsmede op de voortzetting van agrarisch gebruik;
  - bij het treffen van maatregelen ten behoeve van scheepvaart en rivierbeheer dient zoveel mogelijk rekening gehouden te worden met de kwaliteiten van natuur, landschap en landbouw;
  - karakteristieke landschapselementen als oude rivierlopen en moerassen dienen te worden behouden;
  - de recreatieve functie van de Bijland dient behouden te blijven; het is daarvoor van belang dat de bereikbaarheid van de jachthaven naar de Boven-Rijn gehandhaafd blijft;
  - de functie van de Bijland als ganzenlaapplaats dient te worden gehandhaafd; het is van belang dat hiervoor de plas z'n huidige omvang behoudt en voorts is zonering van het recreatief gebruik en de recreatieve voorzieningen in tijd en/of ruimte noodzakelijk.

Het studiegebied valt binnen het proefgebied voor natuurontwikkeling de 'Gelderse Poort'. In het structuurschema 'Groene Ruimte' is dit project opgenomen als strategisch groenproject. Doelstelling van het project is het veiligstellen van huidige natuurwaarden in samenhang met natuurontwikkeling, om aldus te komen tot grootschalige natuurprojecten binnen het gebied die samen één functioneel geheel vormen (lit[6]). Voor het gebied zijn drie koersen (oplossingsrichtingen) ontwikkeld. Er zal binnenkort een keuze worden gemaakt welke koers verder uitgewerkt zal worden. Voor alle koersen geldt echter dat er relaties liggen met het tot ontwikkeling brengen van de uitwijkhaven. Zo wil men o.a. een systeem uitwerken van een gereguleerde meestromende nevengeul, mogelijk via een inlaatwerk in de Spijkse dijk.

Meer op lokaal niveau is, als uitwerking van genoemde plannen, het beleid ten aanzien van de autonome ontwikkeling van het studiegebied vastgelegd in de bestemmingsplannen van de gemeente Rijnwaarden (lit[7]). Opgemerkt wordt dat de gemeente Rijnwaarden een structuurschets heeft ontwikkeld voor het gebied Lobith/Tolkamer - Spijk/Elten; hierin is rekening gehouden met de mogelijkheid van een uitwijkhaven in de Bijenwaard.

---

## 4. Alternatieven voor capaciteitsuitbreiding uitwijkhaven

---

### 4.1 Uitgangspunten

Uitgangspunt voor de uitwijkhaven te Lobith is uitbreiding van de capaciteit van 30 naar ca. 90 ligplaatsen. De haven dient daarbij (evenals nu het geval is) toegankelijk te zijn voor motorschepen tot en met CEMT-klasse V, dat wil zeggen een laadvermogen tot 2.000 ton en maximale afmetingen van 110 m x 11,40 m (lengte x breedte) en een diepgang van 2.80 m. De haven zal dus niet toegankelijk worden gemaakt voor duwbakken. Vanwege oneigenlijke concurrentie met de nabij gelegen jachthaven en uit oogpunt van rust zal de haven ook niet toegankelijk worden voor recreatievaart. Deze uitgangspunten leiden tot een benodigd wateroppervlak van ca. 30 ha.

De uitwijkhaven kan onder specifieke omstandigheden tevens plaats bieden aan schepen met bepaalde milieugevaarlijke stoffen, de zogenaamde kegelschepen, waarvoor aparte afstandseisen gelden ten opzichte van andere schepen en woonbebouwing. Ook aan deze kegelschepen zelf worden speciale veiligheidseisen gesteld.

In principe zullen 2 steigers (totaal 6 ligplaatsen) worden uitgerust voor zogenaamde 1-kegelschepen; de eisen aan deze steigers zijn: ten minste 100 m van de bebouwing en tenminste 10 m afstand tussen de kegelschepen en andere schepen. Daarnaast zal een steiger worden ingericht als calamiteitensteiger, waar zonodig ook 2-kegelschepen kunnen liggen; ook hier moet de steiger ten minste 100 m van de bebouwing liggen, de afstand tussen kegelship en andere schepen moet hier minimaal 50 m bedragen.

De overige ligplaatsen zullen worden verdeeld over 10 steigers, waarbij uitgangspunt is dat aan één steiger 2 x 3 schepen kunnen liggen. Daarnaast zal een aantal meerpalen worden geplaatst.

De steigers worden zodanig geconstrueerd dat de loopbruggen waterstandsfluctuaties kunnen volgen; als geleiding fungeren holle buispalen. De leuningen van de steigers zullen zodanig worden uitgevoerd, dat eventuele aanvaarschade tot een minimum wordt beperkt.

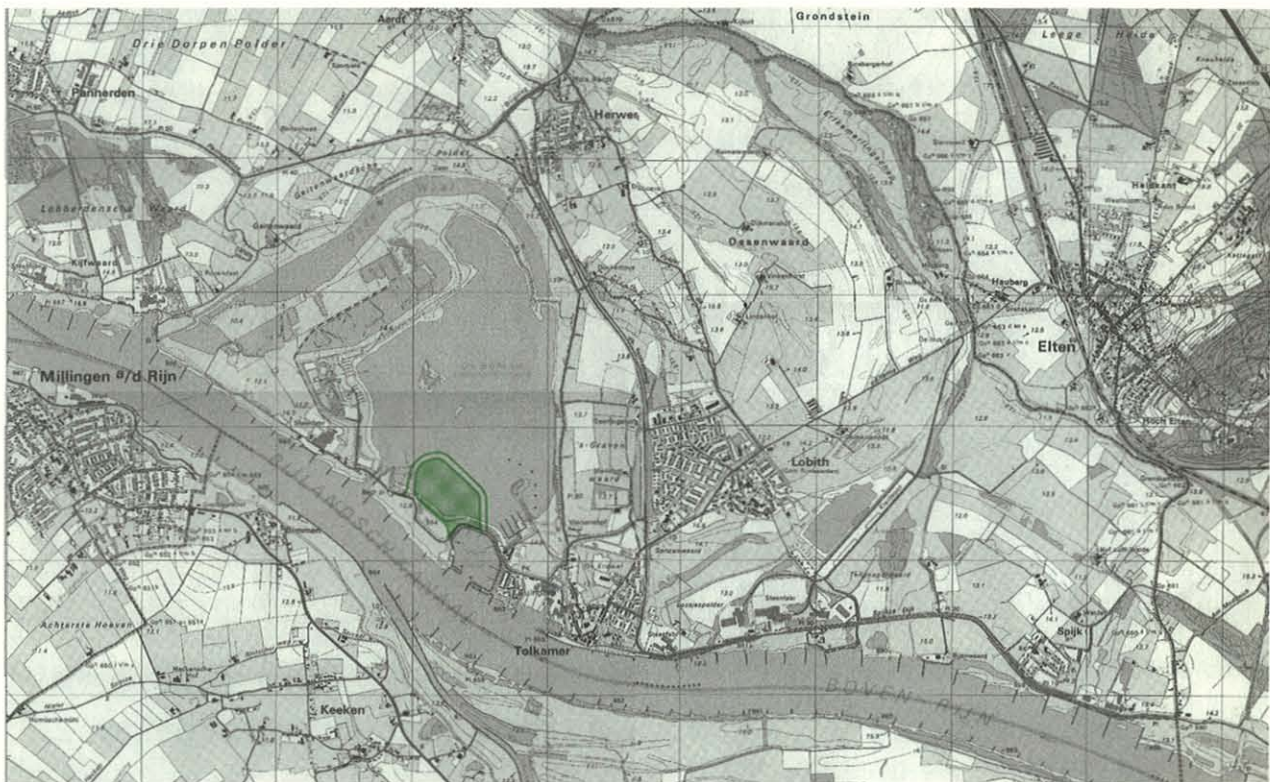
Naast genoemde steigers zal een dienstensteiger worden aangelegd, waarop voorzieningen worden aangebracht voor de brandweer en het van en aan boord zetten van schippersauto's, e.d. Aan de achterzijde kunnen andere kleinere vaartuigen afmeren. Ook wordt een RWS-steiger aangelegd als afmeergelegenheid voor overheidsvaartuigen. De huidige (2 stuks) steigers bij de scheepswerf zullen gehandhaafd blijven; dit ongeacht of de capaciteitsuitbreiding verkregen wordt door uitbreiding van de bestaande haven of aanleg van een nieuwe haven.

Samenvattend worden de volgende steigers gepland:

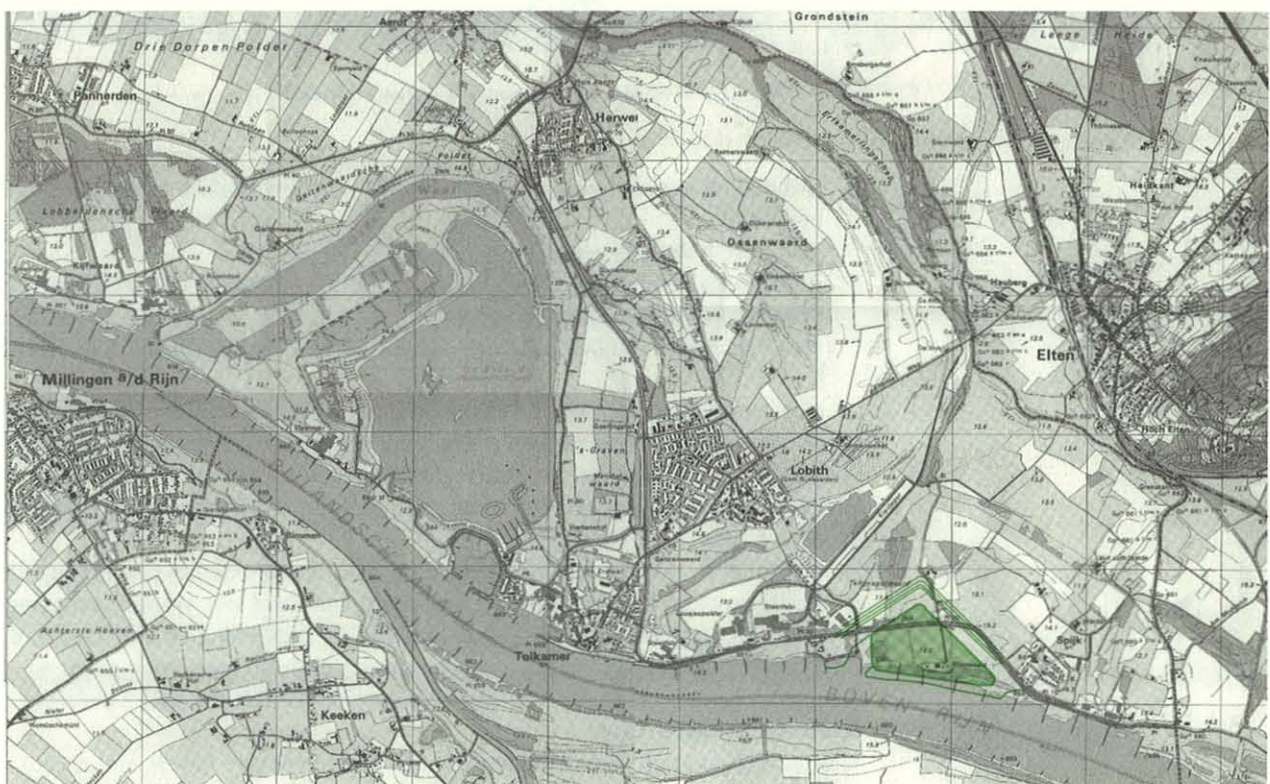
- 10 steigers met 2 x 3 ligplaatsen;
- 2 steigers met totaal 6 ligplaatsen voor 1-kegelschepen;
- 1 calamiteitensteiger;
- 1 dienstensteiger;
- 1 RWS-steiger;
- 2 (bestaande) steigers voor commercieel gebruik.

### 4.2 Alternatieven

Op basis van de resultaten uit een voorselectie (lit[8]) komen voor de uitbreiding van de havencapaciteit naar ca. 90 ligplaatsen in principe de volgende locatie-alternatieven in aanmerking (zie figuur 5 t/m 8):

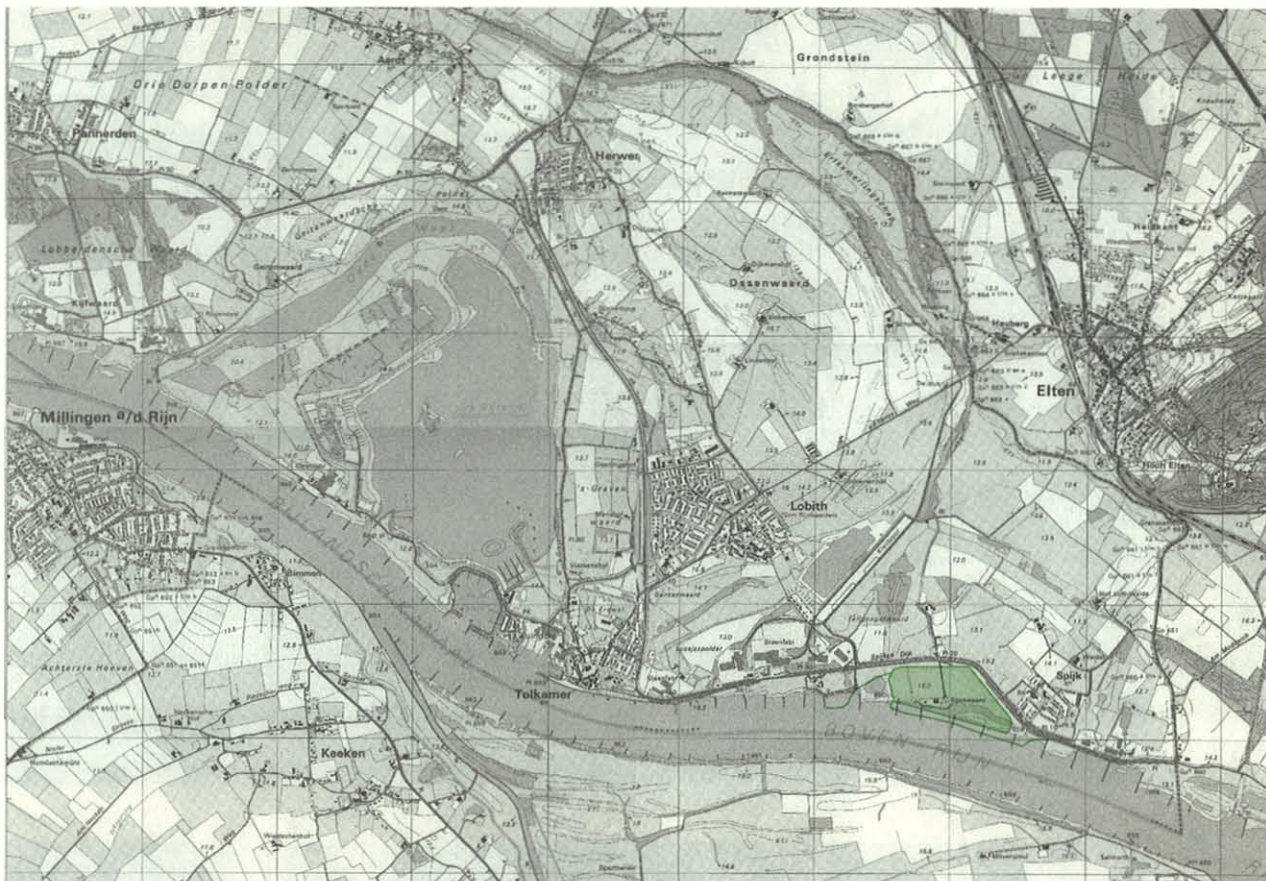


figuur 5. Alternatief A (schaal 1 : 50.000)



figuur 6. Alternatief B (variant met verplaatsing Spijke dijk) (schaal 1 : 50.000)





figuur 7. Alternatief B (variant met damwanden) (schaal 1 : 50.000)

- A. Uitbreiding van de huidige uitwijkhaven in noord-westelijke richting, aan de noordzijde van het "helicopterveldje"
- B. Aanleg van een nieuwe uitwijkhaven stroomopwaarts van de huidige haven in de Beijenwaard tussen Spijk en Tolkamer
- C. Handhaving van de huidige haven, in combinatie met alternatief B in verkleinde vorm

De aard en omvang van de werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de haven is afhankelijk van het uit te werken alternatief. Het accent zal echter liggen op het ontgraven van de gronden ter plaatse. De vrijgekomen grond kan afhankelijk van de kwaliteit en de behoefte worden verwijderd of gebruikt als ophogingsmateriaal of als grondstof voor steenfabricage.

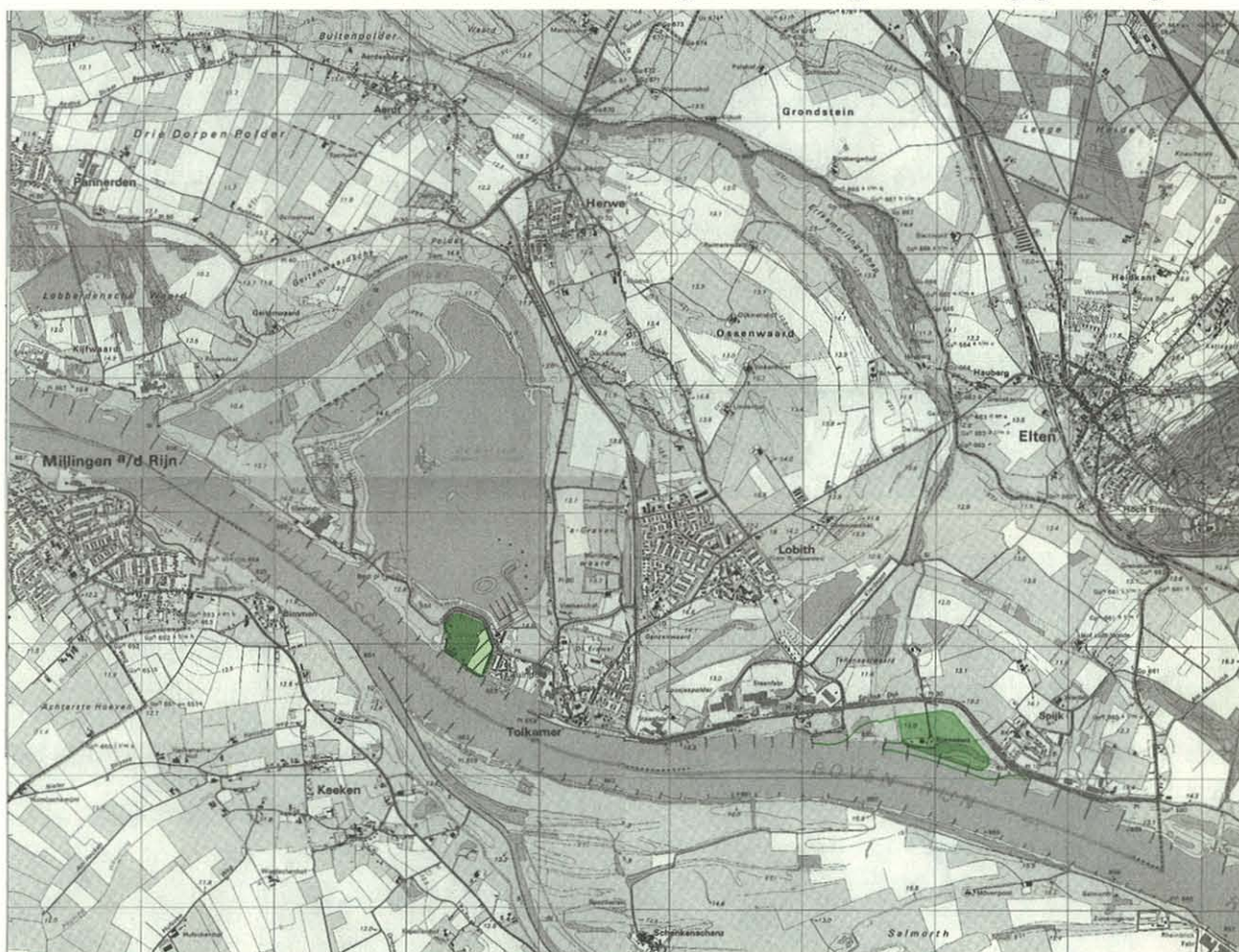
Bij alternatief A, waarbij de huidige haven wordt uitgebreid, moet de huidige dijk worden doorgebaggerd en een nieuwe, met een lengte van ca. 1 km, worden aangelegd. In figuur 9 wordt een mogelijke oplossing gegeven voor de aankleding en inrichting van de haven. De inrichting bestaat uit het plaatsen van de drijvende steigers, meerpalen en dienstensteiger en de aanleg van een weg over de nieuwe dijk met aansluiting aan de bestaande infrastructuur.

Alternatief B gaat uit van de aanleg van een geheel nieuwe haven. Het accent van de



werkzaamheden ligt hier op het ontgraven van de uiterwaarden en de aanleg van een strekdam aan de zuidzijde langs de rivier. Voor de noordzijde zijn in principe twee varianten mogelijk, één waarbij de bandijk wordt verlegd en één waarbij gebruik gemaakt wordt van damwanden. Een en ander zal nog nader worden uitgewerkt. Een mogelijke inrichting van de haven wordt gegeven in figuur 10.

Bij alternatief C wordt de huidige haven gehandhaafd, echter in combinatie met een nieuwe haven, alternatief B in verkleinde vorm. De werkzaamheden zijn vergelijkbaar met die voor het voorgaande alternatief, alleen dan beperkter. De Spijkse dijk hoeft bij dit alternatief zeker niet te worden verlegd. Een inrichtingsvoorbeeld is gegeven in figuur 11.

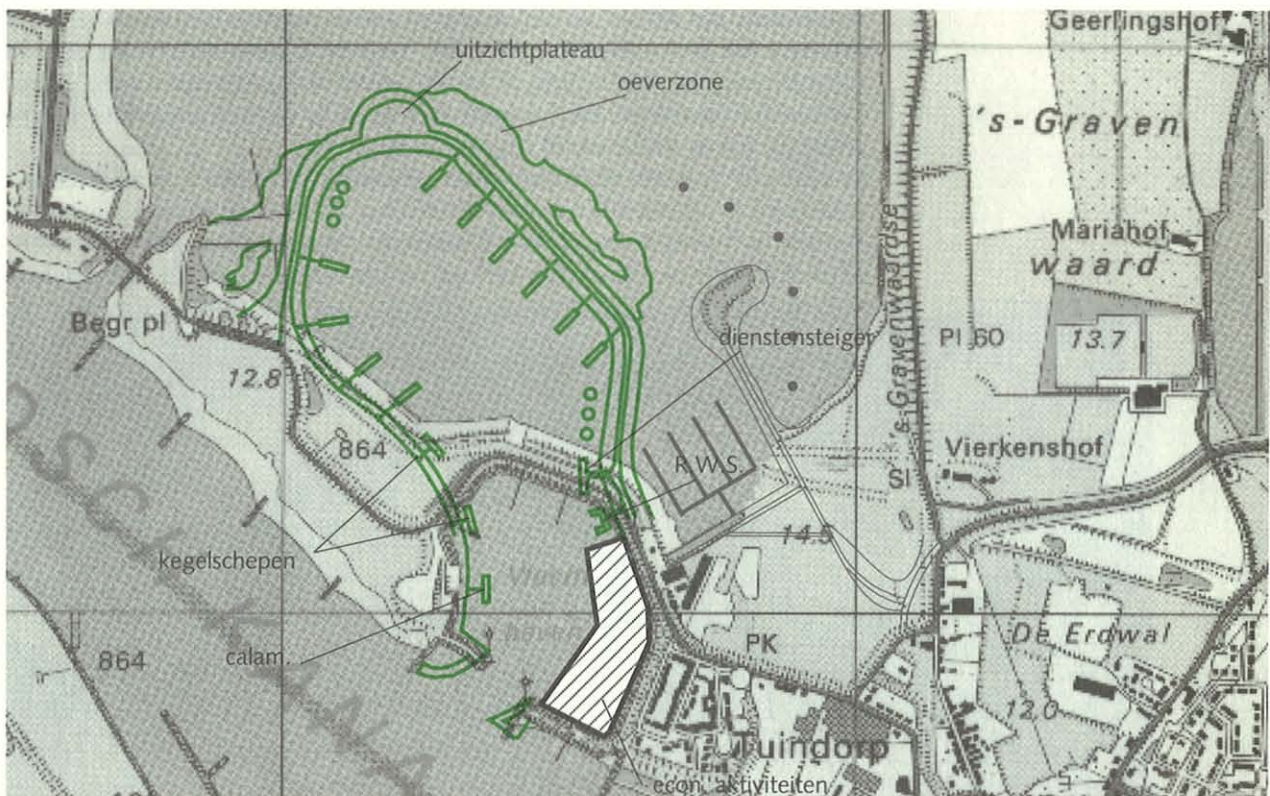


figuur 8. Alternatief C (schaal 1 : 50.000)

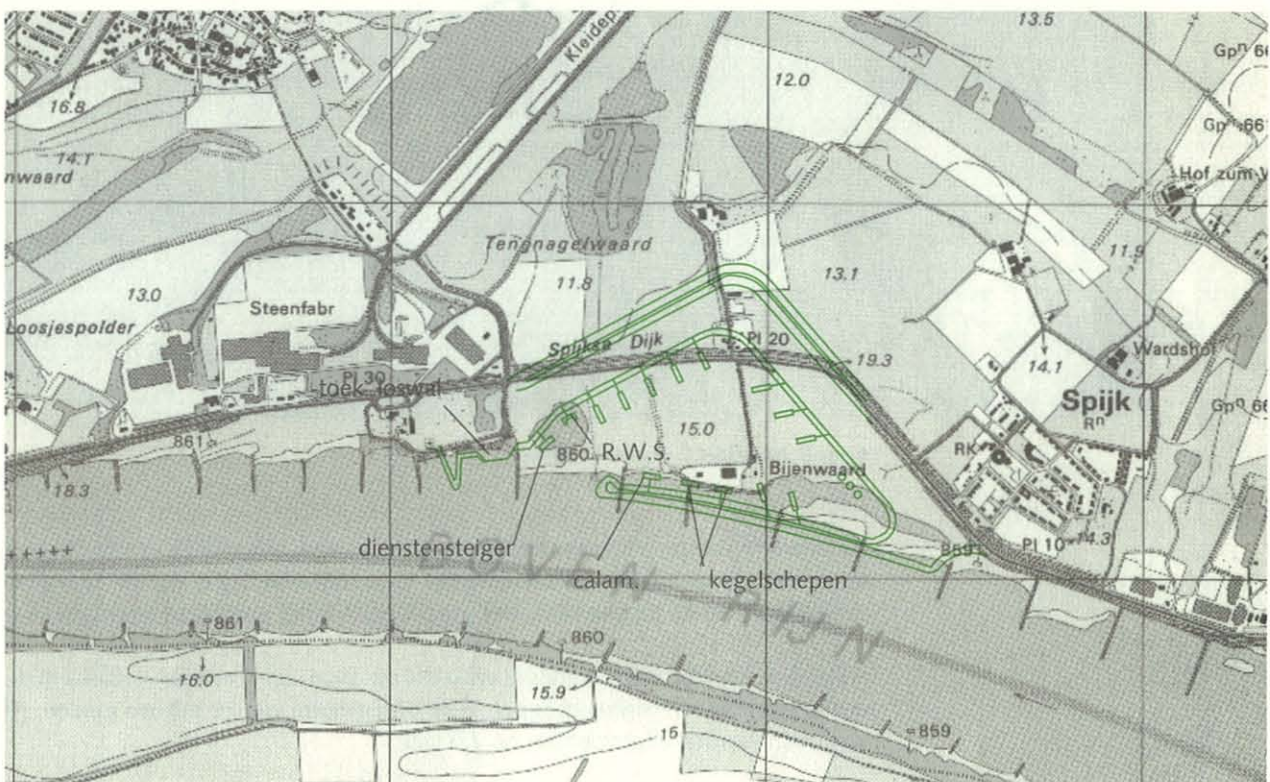
De omvang van de werkzaamheden is, zoals gezegd, afhankelijk van het te kiezen alternatief en zal nog worden uitgewerkt. Qua ruimtebeslag is met de voorgenoemde activiteit 30 tot 35 ha gemoeid. Het grondverzet is het grootst bij alternatief B (de variant

waarbij de bandijk wordt verlegd) en komt op ongeveer 4 miljoen kubieke meter. De kosten van het havenproject liggen in de ordegrootte van 30 miljoen gulden. Het gehele werk kan worden uitgevoerd in ca. 2,5 jaar.



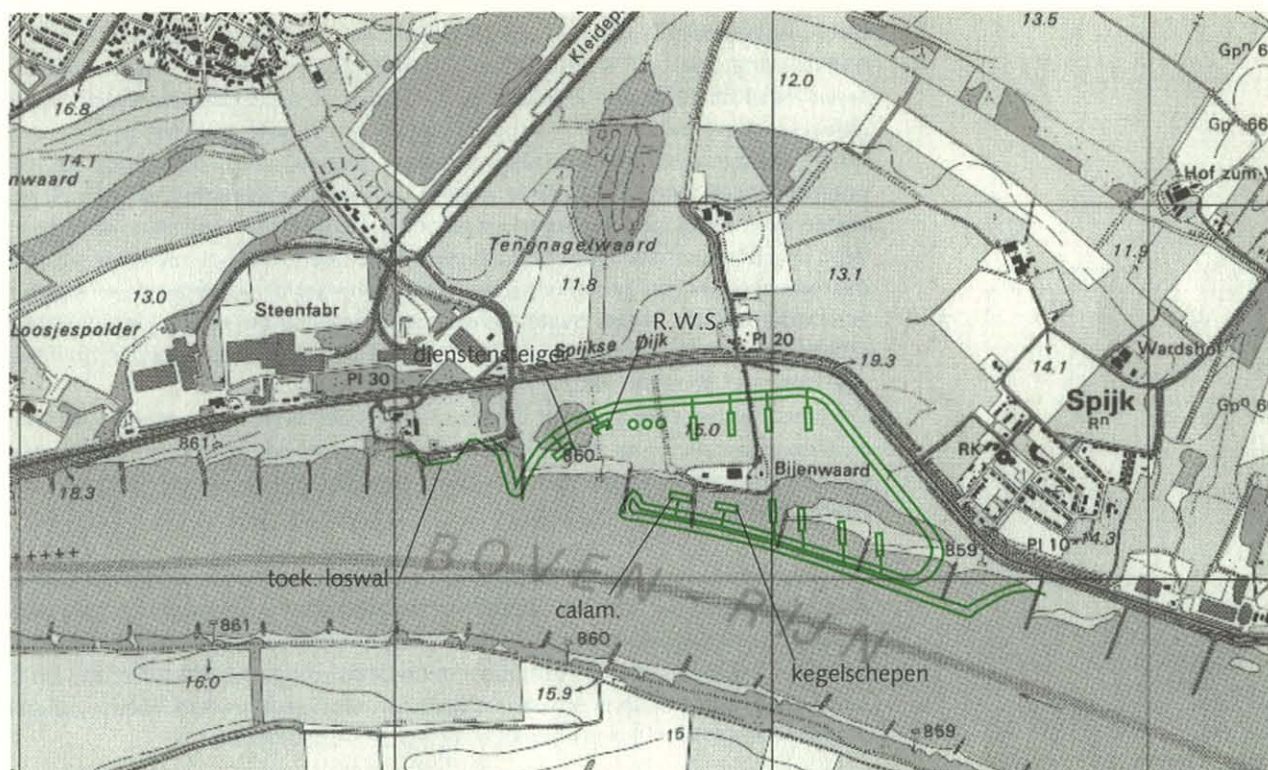
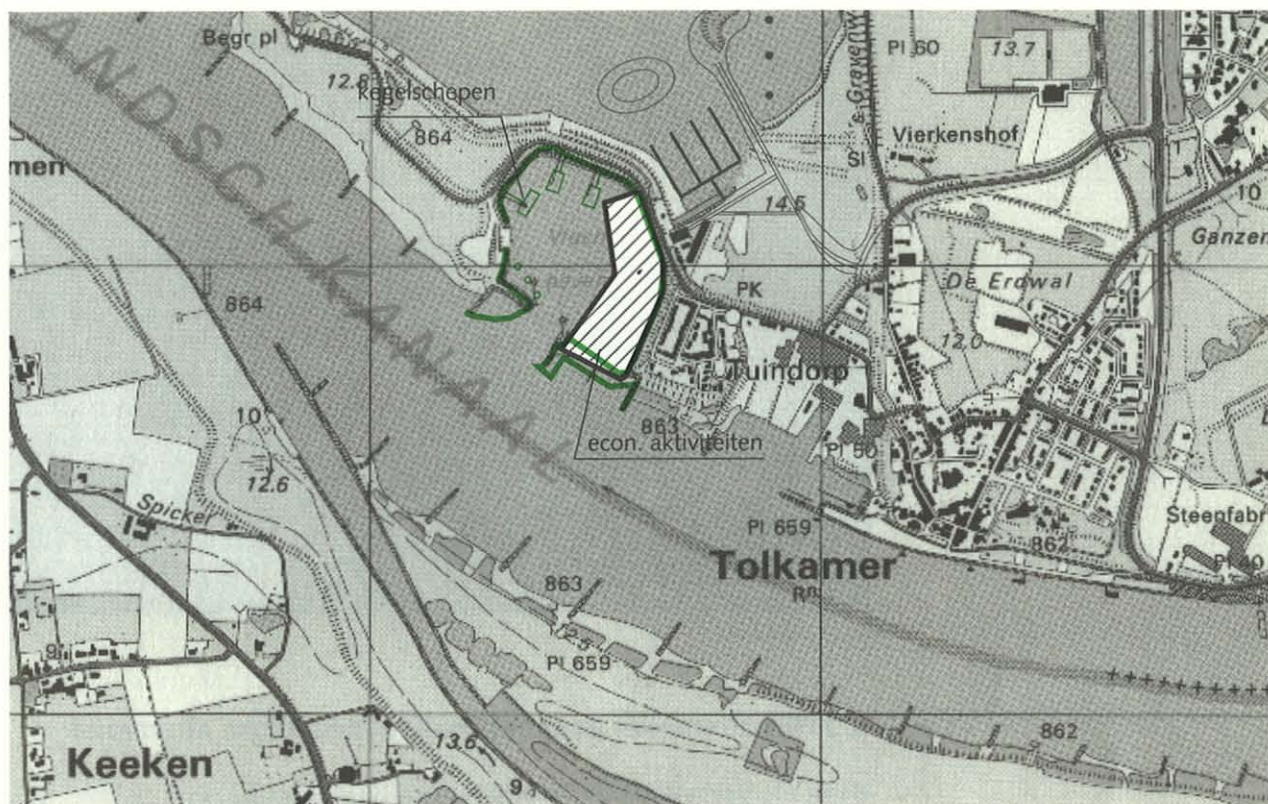


figuur 9. alternatief A; voorbeeld van een mogelijke aankleding en inrichting (schaal 1 :10.000)



figuur 10. alternatief B; voorbeeld van een mogelijke aankleding en inrichting (schaal 1 :10.000)





figuur 11. alternatief C; voorbeeld van een mogelijke aankleding en inrichting (schaal 1 :10.000)



foto 3. Bijenwaard.

### 4.3 Nul-alternatief en meest milieuvriendelijke alternatief

Naast voornoemde alternatieven zullen nog twee alternatieven in de m.e.r.-studie worden betrokken, te weten het zogenaamde nul-alternatief en het meest milieuvriendelijke alternatief.

Het *nul-alternatief* bestaat uit het handhaven van de huidige situatie met autonome ontwikkeling, zoals die is beschreven in hoofdstuk 3, kortom de situatie waarbij geen capaciteitsuitbreiding wordt gerealiseerd. Omdat de capaciteitsuitbreiding in principe gerealiseerd zal worden voor een planperiode van 30 jaar, gaat het bij het nul-alternatief om de situatie rond het jaar 2025, zoals deze ontstaat als gevolg van de autonome ontwikkelingen tot dat jaar. Bij de analyse van het nul-alternatief zal gebruik gemaakt worden van bestaande gegevens en plannen; nieuw onderzoek zal in deze niet worden verricht. Het handhaven van de huidige situatie heeft, door de onveilige situatie, daarentegen wel een aantal negatieve gevolgen voor de scheepvaart en indirect daarmee verbonden sociale, milieu-hygiënische en economische bezwaren. Daarnaast zullen stilliggende schepen op de rivier leiden tot een belangrijke capaciteitsvermindering van de vaarweg, met de economische consequenties vandien.

Op basis van het voorgaande zal het nul-alternatief in de m.e.r.-studie niet worden gezien als reëel alternatief voor het oplossen van het onderhavige probleem, doch zal meer worden gebruikt als referentiekader bij de bepaling van de effecten van de andere alternatieven.

Het *meest milieuvriendelijke alternatief* is niet op voorhand te benoemen. Met dit alternatief wordt bedoeld het alternatief waarvan verwacht wordt dat deze de minste negatieve gevolgen voor het milieu zal hebben. Voorwaarde bij dit alternatief is dat het wel moet bijdragen aan de realisatie van de doelstelling. Dit alternatief zal, op basis van effect-onderzoek, in de m.e.r.-studie nader worden gedefinieerd. Hierbij zullen ook de mogelijkheden voor natuurontwikkeling worden onderzocht.

---

## 5. Effecten van de alternatieven

---

### 5.1 Te verwachten aard en omvang van de effecten

Zowel in de aanleg- als in de gebruiksfase van de uitwijkhaven treden milieu- en andere effecten op. Ze kunnen tijdelijk of permanent van aard zijn. Zo kan er tijdens de aanleg/uitbreiding van de haven hinder ontstaan voor de scheepvaart in verband met het in- en uitvaren van drijvend bouwmaterieel zoals graaf-, bagger en heimachines. Op het land zal er bouwverkeer zijn ten behoeve van de afvoer van grond en aanvoer van bouwmaterialen. In dit hoofdstuk wordt een globale verkenning gegeven van de effecten die verwacht kunnen worden bij aanleg van de in vorig hoofdstuk omschreven alternatieven. Op de vragen waar, in welke mate en wanneer deze effecten zich voordoen zal in de Projectnota/MER worden ingegaan. Daarin zal ook worden aangegeven met welke maatregelen negatieve effecten kunnen worden beperkt.

De volgende effecten zullen in het onderzoek worden betrokken:

#### **Abiotisch milieu**

##### *(geo)morfologie*

De geomorfologie van het terrein is voor het overgrote deel door menselijke ingrepen in de vorm van ophogingen en ontgravingen bepaald. De belangrijkste gevolgen voor de geomorfologie zullen bestaan uit het wegbaggeren (graven of ophogen van bestaand landoppervlak (voornamelijk uiterwaardengebied) en de verdediging van de oevers. Bij de ingang van een havenmond wordt plaatselijk de stroomgeleiding doorbroken. Dit zal waarschijnlijk effect hebben op het transport van sediment. In de Projectnota/MER zullen de effecten op de riviermorphologie (aanzandingen en ontgrondingen) worden onderzocht.

##### *(grond)water, kwantitatief*

In samenhang met de morfologische effecten zal gekeken worden naar de (mogelijke) effecten van aanleg van de haven op het stroombeeld en de afvoerfunctie (water en ijs) van de rivier. Ook zal gekeken worden naar de mogelijke invloed van de aanwezigheid van de haven op de grondwaterstroming.

##### *water(bodem), kwalitatief*

De waterbodem van de huidige haven wordt in de periode tussen 1992 en 1994 gesaneerd. Bij geen van de voorgenomen alternatieven zal vervuilde specie moeten worden verplaatst. In de Projectnota/MER zal dan ook geen aanvullend waterbodemonderzoek worden verricht. De aanleg van de haven kan tijdelijk een negatief effect hebben op de kwaliteit van het oppervlaktewater (vertroebeling). Deze effecten zullen met name worden bekeken voor alternatief A, waar de haven gedeeltelijk in de Bijland (zwemwater) zal komen te liggen. De te onderzoeken effecten zullen tevens worden gerelateerd aan de wettelijke normen.

##### *lucht*

De effecten op de lucht zijn te verwaarlozen en zullen dan ook geen onderwerp van studie zijn.

##### *geluidshinder*

De huidige haven is een geluidsbron. Handhaving of uitbreiding van de haven (alternatief C of A) betekent mogelijk een vergroting van deze geluidsbron. Bij alternatieven B en C wordt een nieuwe geluidsbron gecreëerd. De eventuele nadelige effecten worden nader



---

onderzocht, in relatie tot het huidige geluidshinderniveau, andere reeds aanwezige geluidsbronnen en wettelijke normen.

#### *veiligheid tegen overstroming*

Bij de uitwerking van de haven zal rekening gehouden worden met de mogelijke consequenties voor de waterkering langs de rivier. Het is duidelijk dat deze functie in ieder geval behouden zal moeten blijven. Bij alternatief B kan dit een rol spelen omdat daar, voor het verkrijgen van de benodigde ligplaatscapaciteit, de waterkering mogelijk landinwaarts zal moeten worden verplaatst. Bij de verkleinde versie, alternatief C, zal dit niet noodzakelijk zijn. Bij alternatief A blijft de functie van de overlaat, vergroting van het stroomgebied bij hoge rivierafvoeren, stroomafwaarts van de huidige haven, behouden.

#### *veiligheid vervoer over water*

In de Projectnota/MER zal speciale aandacht worden besteed aan de huidige en toekomstige veiligheid van de binnenvaart op de rivier, zowel bij continuering van de huidige situatie (nul-alternatief) als bij realisatie van één van de alternatieven. De veiligheid is tenslotte de aanleiding voor onderhavig project. Die veiligheid zal worden gerelateerd aan de kans op het ontstaan van een calamiteit en het effect van zo'n calamiteit op de mens, het milieu en de economie.

In dit kader zal ook worden gekeken naar de mogelijke risico's die ontstaan door het inrichten van de haven als overnachtingsplaats voor schepen met gevaarlijke stoffen. Ook hier zal één en ander worden gerelateerd aan de huidige situatie en de bestaande wetgeving.

#### **Natuur, landschap en cultuurhistorie**

Bij alternatief A kan tijdens de aanleg mogelijk verstoring optreden van het ecosysteem. De mate van verstoring is ondermeer afhankelijk van de bouwwijze en de bouwtijd. Bij de bouwwijze moet gedacht worden aan beïnvloeding van de aanliggende kwetsbare percelen (de terreinen van Staatsbosbeheer) door bijvoorbeeld de aan- en afvoer van materiaal en materieel en de benodigde werkstroken. De bouwtijd (geluidsoverlast e.d.) zou van invloed kunnen zijn op een (tijdelijke) verstoring van de ganzenpopulaties in de Bijland.

Bij alternatief A moet rekening worden gehouden met een blijvende kleine fysieke aantasting van een waardevolle plantengemeenschap op de Bijlanddijk; de zeldzame vegetatie ter plaatse van het 'helicopterveldje' blijft gespaard. Ten aanzien van de ganzen zal worden onderzocht wat de effecten zijn op de populatie door de afname van het oppervlak aan open water en het uitstralingseffect van de haven. De effecten zijn mogelijk gering omdat de ganzen zich nauwelijks ter plaatse van de uitbreiding van de uitwijkhaven ophouden maar meer in het noordelijke deel van de Bijland. Bezien zal worden in hoeverre compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.

Ook zal de nieuwe dijk in de Bijland invloed hebben op het landschapsbeeld. Het is echter goed denkbaar dat bij de aanleg van de dijk aan de Bijlandse kant de mogelijkheden van natuurbouw in de vorm van milieuvriendelijke oevers (flauwe oevers, zachthout ooibos) worden benut.

Bij de alternatieven B en C is geen sprake van zeer waardevolle en/of zeldzame vegetatie ter plaatse van de locatie (landbouwgebied). De effecten op het ecosysteem richten zich met name op de huidige oevers van de Boven-Rijn. De nieuw aan te leggen strekdam heeft over een lengte van ca. 1 km. blijvende consequenties voor de natuurwaarden in de kribvakken. Bij beide alternatieven zal ook het inlaatgeultje in het oostelijk deel verdwijnen



foto 4. De Bijland

(steile randen, flauwe oevers, moerassige delen). Bijkomend aspect bij alternatief B is het vervallen van de uitwijkhaven-functie van de huidige haven. Het waardevolle 'helicopterveldje' komt, afhankelijk van een mogelijke nieuwe functie van de haven, hierdoor meer of minder in een isolement te liggen.

De uitvoering van alternatief B of C biedt de mogelijkheid om aan te sluiten bij het natuurontwikkelingsproject de 'Gelderse Poort'. Met name ligt er een relatie met het onderzoek naar de mogelijkheden van een meestromende nevengeul via een inlaat op de plaats van de aan te leggen haven. Het gaat hier echter om één van de drie koersen die het project zou kunnen inslaan. Wanneer alternatief B of C zou worden gerealiseerd dan is een goede afstemming tussen beide projecten van belang.

Tot slot heeft de aanleg van de haven bij deze alternatieven invloed op het landschapsbeeld door de aanwezigheid van dijken, verandering van het gebruik (van weiland naar water) en verdwijnen van zand/grind oevers. Met name geldt deze invloed voor alternatief B waar mogelijk de Spijkse dijk landinwaarts verplaatst zal moeten worden.

Cultuurhistorisch heeft de aanleg van de haven effecten door het moeten verdwijnen van een steenfabriek en een oude bewoningsplek.

#### **Recreatie**

De uitvoering van alternatief A zal effecten hebben op de recreatieve functie van de Bijland. Het oppervlak aan vaarwater neemt met ca. 30 ha af. Afhankelijk van de te kiezen oplossing (harde steile steenoever of flauwe zandoever ter plaatse van de nieuwe havendijk) zal blijvend of tijdelijk 600 m. oever niet meer beschikbaar zijn. De oevers aan deze kant van het meer worden op dit moment echter weinig gebruikt voor recreatieve doeleinden. Net als er ter plaatse van de dijk mogelijkheden voor natuurtechnische milieubouw, kan de inrichting ook vanuit recreatief oogpunt worden bekeken. De aanleg van de haven zal ook effecten hebben op de jachthaven. De haventoeegang zal blijvend

---

worden versmald, terwijl tijdens de bouw mogelijk van extra verstoring sprake kan zijn. Bezien zal worden in hoeverre de nadelige effecten op de recreatie bij dit alternatief gecompenseerd kunnen worden. Alternatieven B en C hebben op het gebied van recreatie geen belangrijke effecten.

#### **Ruimtegebruik**

Bij alternatief A vindt de capaciteitsuitbreiding plaats door uitbreiding van de bestaande haven; planologisch gezien een 'logische' oplossing. Het ruimtebeslag blijft beperkt en aansluiting op de bestaande infrastructuur is verzekerd. Zoals gezegd zijn de effecten op het ruimtegebruik bij dit alternatief de verkleining van de Bijland met ca. 30 ha die op dit moment voor recreatieve doeleinden worden gebruikt en een geringe aantasting van het terrein van Staatsbosbeheer ter plaatse van de Bijlanddijk. Een mogelijk positief effect kan worden bereikt door de oude dijk aan het verkeer te onttrekken waardoor de terreinen van Staatsbosbeheer meer geïsoleerd komen te liggen en mogelijk minder verstoord worden.

Ook bij alternatieven B en C is de bereikbaarheid door aansluiting op de bestaande infrastructuur eenvoudig te realiseren. Afhankelijk van de vormgeving van de haven zijn er effecten op het ruimtegebruik door het verdwijnen van ca. 20 ha. aan landbouwgrond en het moeten slopen van enige gebouwen. Ook de eerder genoemde verplaatsing van de Spijkse dijk bij alternatief B heeft effecten op het ruimtegebruik.

De uitwijkhaven-functie van de huidige haven zal bij aanleg van alternatief B komen te vervallen. Het commerciële gebruik van de huidige haven zal daar gehandhaafd blijven. Mogelijkheden voor een andere functie (en de bijbehorende effecten) zullen nader worden bekeken; het is niet de bedoeling van de Rijkswaterstaat de huidige haven open te stellen voor de recreatievaart.

#### **Scheepvaart en havenbeheer**

Aspecten die in de Projectnota/MER aan de orde zullen komen zijn de mate waarin aan de capaciteitsdoelstelling ten aanzien van het aantal ligplaatsen voldaan wordt, de mogelijkheden deze capaciteit later nog uit te kunnen breiden (flexibiliteit), de nautische kwaliteit van de haven (toegankelijkheid haven, veiligheid, manoeuvreerruimte, interactie met schepen op de rivier en recreatievaart) en de bedrijfsvoering van de haven (bereikbaarheid, beheersbaarheid).

Bij alternatief A (en C deels) blijft de ingang van de huidige haven gehandhaafd. Nautisch gezien heeft de in- en uitvaart in het verleden geen problemen opgeleverd zodat dit ook voor de toekomst niet wordt verwacht. Ook wordt bij dit alternatief de functie van overnachting en economische activiteiten in één haven gecombineerd. Dit is mogelijk nadelig voor de rust van de schippers.

Alternatief B (en C deels) ligt in een flauwe bocht van de rivier. De ligging van de haveningang ten opzichte van de rivier kan nautisch problemen opleveren. Bij de uitwerking vraagt dit specifieke aandacht.

Bij alternatief C wordt gebruik gemaakt van twee gescheiden havens. Dit stelt wellicht specifieke eisen aan het havenbeheer.

#### **Economie**

In de Projectnota/MER zal een inzicht worden gegeven in de kosten die gemoeid zijn met de realisatie van de uitbreiding en met het jaarlijkse onderhoud en exploitatie van de haven (bedrijfseconomische effecten). Daarnaast zal een inschatting worden gemaakt van de lokale/regionale economische effecten en de effecten op het gebied van



---

.....

werkgelegenheid voor met name de gemeente Rijnwaarden.  
Zo ligt alternatief A in de nabijheid van de dorpskernen Lobith en Tolkamer, hetgeen makkelijk is voor de schippers en gunstig voor de lokale middenstand. Voor alternatief B geldt dit in mindere mate. Ter plaatse van dit alternatief heeft de gemeente Rijnwaarden echter plannen om nieuwe industrie te ontwikkelen. Dit kan een positief effect hebben op de relatie tussen haven en dorp.

## **5.2 Methode van beoordeling effecten**

De effecten van de alternatieven zullen worden beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het studiegebied (het nul-alternatief als referentiekader). De beoordeling van de alternatieven zal plaats vinden voor de in voorgaande paragraaf genoemde aspecten. Getracht zal worden deze beoordeling (score) zoveel mogelijk in kwantitatieve eenheden uit te drukken; in een aantal gevallen zal dit niet mogelijk zijn en zal de beoordeling kwalitatief moeten zijn (rangorde in de zin van "goed, beter, best"). Een afweging vanuit de invalshoek milieu zal daarbij gebruikt worden om te komen tot de formulering van het meest milieuvriendelijke alternatief.

---

## 6. Procedures en besluitvorming

---

### 6.1 Overzicht eerder genomen besluiten

Basis voor onderhavig project is de in 1985 opgestelde notitie "Overnachtingshavens" (lit[3]), waarin, naar aanleiding van het probleem van de stilliggende schepen op de rivier, het beleid wordt geformuleerd om op regelmatige afstanden langs de rivier (ca. 30 km) overnachtingsmogelijkheden in de vorm van uitwijkhavens te bieden voor de doorgaande scheepvaart. De huidige uitwijkhaven wordt daarin met name genoemd. Genoemde notitie is in 1986 vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Tweede Kamer.

### 6.2 Aanduiding van het besluit bij de voorbereiding waarvan het MER wordt gemaakt

De milieu-effectrapportage is geregeld in het Besluit milieu-effectrapportage, Besluit van 20 mei 1987, houdende de uitvoering van de Wet Milieubeheer. Onlangs is het Besluit milieu-effectrapportage aangepast aan de Europese m.e.r.-richtlijnen. Dit gewijzigde besluit is op 17 april 1992 in werking getreden. Eén van de wijzigingen hierin is dat het besluit tot aanleg van een haven voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer m.e.r.-plichtig is geworden. De in het kader van dit project op te stellen Projectnota/MER dient dan ook als basisdocument voor het nemen van dit besluit.

### 6.3 De betrokkenen

Bij de besluitvorming over de aanleg van een nieuwe haven c.q. uitbreiding van de bestaande haven zijn de volgende partijen betrokken:

- De *Rijkswaterstaat in de directie Gelderland*, zijnde de initiatiefnemer voor de voorgenomen activiteit.
- De *Minister van Verkeer en Waterstaat*, verantwoordelijk voor het nemen van het besluit ten aanzien van de activiteit (bevoegd gezag).
- De *Commissie-m.e.r.*, een door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer benoemde commissie voor de milieu-effectrapportage, bestaande uit onafhankelijke deskundigen, die adviezen uitbrengt aan het bevoegd gezag, zowel naar aanleiding van de startnotitie als de Projectnota/MER.
- De aangewezen *wettelijke adviseurs*, zijnde de regionale inspecteur Milieuhygiëne en de directeur Landbouw, Natuurbeheer en Openluchtrecreatie in de provincie Gelderland.
- De zogenaamde *insprekers*, zijnde andere overheden, organisaties, verenigingen en individuele burgers die geïnteresseerd zijn in de milieu-effecten van de aanleg c.q. uitbreiding van de uitwijkhaven en daarover willen meedenken en -praten.
- Het *Overlegorgaan Infrastructuur*, organisator van de inspraak- en adviesronde over de Projectnota/MER.

### 6.4 De m.e.r.-procedure

In voorliggende startnotitie is het voornemen van de Rijkswaterstaat in de directie

---

Gelderland verwoord om een als m.e.r.-plichtig beschouwde activiteit te ontplooiën. Deze startnotitie wordt ter inzage gelegd. Er wordt een voorlichtingsavond georganiseerd en gedurende een maand wordt een ieder in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken over de inhoud van het op te stellen MER. Tevens zullen de Commissie-m.e.r. en de wettelijke adviseurs hun visie geven. Aan de hand van de inspraakresultaten en de gegeven adviezen worden richtlijnen voor de MER-studie vastgesteld door het bevoegd gezag, de Minister van Verkeer en Waterstaat. In deze richtlijnen wordt aangegeven welke alternatieven en welke milieugevolgen in het MER moeten worden onderzocht. Op basis van deze richtlijnen stelt de Rijkswaterstaat in de directie Gelderland de Projectnota/MER op, waarin, naast het MER-gedeelte, ook aandacht wordt besteed aan andere aspecten, zoals de effecten ten aanzien van de scheepvaart, recreatie, economie, e.d. Nadat het onderzoek gereed is vindt een aanvaardbaarheidsbeoordeling van de Projectnota/MER door het bevoegd gezag plaats; hierbij komt de vraag aan de orde of het rapport voldoende informatie geeft over de aanleg/uitbreiding van de uitwijkhaven. Is het antwoord op deze vraag positief dan worden de resultaten bekendgemaakt door publikatie en ter inzage legging van de Projectnota/MER. In de door het Overlegorgaan Infrastructuur te houden voorlichtings- en adviesronde zullen zowel de resultaten van het MER-gedeelte als de rest van de Projectnota ter discussie staan. Insprekers en wettelijke adviseurs kunnen weer hun visie geven. De Commissie-m.e.r. toetst het MER-gedeelte aan de wettelijke vereisten voor de inhoud van een MER, op volledigheid en juistheid en aan de vastgestelde richtlijnen. Bij deze beoordeling betreft de Commissie ook de resultaten van de inspraak. De Commissie-m.e.r. brengt vervolgens advies uit aan het bevoegd gezag, de Minister van Verkeer en Waterstaat. Het uiteindelijke besluit door de minister over aanleg/uitbreiding van de haven wordt gebaseerd op de gehele inhoud van de Projectnota/MER; zij laat zich daarbij adviseren door het Overlegorgaan Infrastructuur.

Tot slot vergelijkt het bevoegd gezag, zijnde de Minister van Verkeer en Waterstaat, één jaar na het gereedkomen van de haven de feitelijk optredende gevolgen voor het milieu met de in het MER voorspelde. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan verwacht kan de minister nadere maatregelen nemen. Het evaluatieverslag wordt ter inzage gelegd.

## 6.5 Adressering inspraakreacties

Reacties op de inhoud van voorliggende startnotitie en van de nog op te stellen Projectnota/MER kunnen schriftelijk worden gericht aan het bevoegd gezag, als volgt geadresseerd:

*de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat  
Postbus 20906  
2500 EX Den Haag*

## 6.6 Overige procedures

Bij een positief besluit van de minister over de aanleg/uitbreiding van de haven wordt aan het gemeentebestuur van Rijnwaarden gevraagd de haven planologisch in te passen. Hierbij wordt aandacht geschonken aan de onderzochte milieugevolgen, de resultaten van inspraak, advisering en beoordeling. Het ontwerp-bestemmingsplan wordt ter inzage gelegd. Binnen een maand kan bezwaar worden aangetekend tegen de plannen of

---

Binnen een maand kan bezwaar worden aangetekend tegen de plannen of onderdelen daarvan.

Na afweging van de belangen en ingediende bezwaren neemt de gemeenteraad een definitieve beslissing over de vaststelling van het bestemmingsplan. Tijdens deze procedure krijgt eenieder weer de gelegenheid in te spreken en bezwaren kenbaar te maken.

Voordat met de aanleg/uitbreiding van de haven kan worden begonnen moeten eventuele onteigeningsprocedures worden doorlopen en zijn vergunningen/ontheffingen en eventuele andere besluiten of goedkeuringen noodzakelijk (mede afhankelijk van het uit te voeren alternatief).

De belangrijkste procedures zijn:

- Wet Ruimtelijke Ordening;
- Wet Milieubeheer;
- Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren;
- Hinderwet;
- Wet Geluidshinder;
- Onteigeningswet;
- Ontgrondingenwet;
- Rivierenwet;
- Waterstaatswet;
- Natuurbeschermingswet.

## 6.7 Planning

Het geplande procedureverloop in de tijd is als volgt:

|                         |                                                                  |
|-------------------------|------------------------------------------------------------------|
| september-november 1993 | ter visie legging startnotitie;                                  |
| december 1993           | vaststellen richtlijnen door bevoegd gezag;                      |
| januari 1995            | Projectnota/MER gereed;                                          |
| februari-maart 1995     | beoordeling aanvaardbaarheid Projectnota/MER door bevoegd gezag; |
| april-mei 1995          | inspraak- en adviesprocedure;                                    |
| juni-oktober 1995       | besluitvorming door bevoegd gezag.                               |

Bij een positief besluit over de aanleg/uitbreiding van de haven wordt het vervolgtraject bepaald door werkzaamheden als het uitwerken van het ontwerp en het maken van een bestek voor uitvoering van de haven en daarnaast het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure, het doorlopen van eventuele onteigeningsprocedures en het verkrijgen van diverse vergunningen. Inclusief de uitvoering van de uitbreiding zelf zou de uitbreiding voor het jaar 2000 gerealiseerd kunnen zijn.



---

## 7. Literatuur

---

1. Scheepsongevallen op de Hoofdtransportas Rotterdam-Duitsland 1984-1988, Rijkswaterstaat DVK, februari 1991
2. Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer, deel d, Ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM, juni 1990
3. Notitie Overnachtingshavens, Rijkswaterstaat directies Boven- en Benedenrivieren, maart 1985
4. Streekplan Midden-Gelderland, Provincie Gelderland, januari 1987
5. Beleidsplan Gelderland Uiterwaardenland, Provincie Gelderland, november 1990
6. Natuurontwikkelingsproject De Gelderse Poort, Provincie Gelderland, maart 1992
7. Bestemmingsplannen van de gemeente Rijnwaarden, De Bijland 1987, De Bijland 1988, Buitengebied 1987 nr 1, Jachthaven de Bijland 1991, Buitengebied 1973, Buitengebied 1979/1987
8. Uitwijkhaven Lobith; voorselectie van alternatieven, Bouwdienst Rijkswaterstaat, september 1992

---

---

## Colofon

|                              |                                                                                                     |
|------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Opdrachtgever                | Ministerie van Verkeer en Waterstaat<br>Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat<br>directie Gelderland |
| Opdrachtnemer                | Bouwdienst Rijkswaterstaat<br>Beleids- & Projectanalyse Natte Infrastructuur                        |
| Ontwerp omslag en vormgeving | Cees Chamuleau, Utrecht                                                                             |
| Productie                    | Drukkerij Bouw & De Jonge, Houten                                                                   |