



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Overnachtingshaven Lobith

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

14 maart 2016 / projectnummer: 2737



1. Oordeel over het milieueffectrapport (MER) en de aanvulling daarop

De Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft het voornemen een nieuwe overnachtingshaven voor binnenvaartschepen te realiseren in de omgeving van Lobith, met een capaciteit van 70 ligplaatsen. Deze haven moet een bijdrage leveren aan het vergroten van de veiligheid op de Boven-Rijn en Waal. Ten behoeve van de planvaststelling door de Minister is in de jaren 1993–1996 de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) gevolgd. Vanwege wijzigingen in wet- en regelgeving wordt nu door de provincie Gelderland een inpassingsplan opgesteld, waarvoor opnieuw de m.e.r. procedure wordt doorlopen. In dit advies spreekt de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie')¹ zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER en de aanvulling tezamen.

Proces en procedure

In eerdere fasen van de besluitvorming zijn de in beschouwing genomen alternatieven voor de overnachtingshaven "getrechterd" naar het huidige voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is in een zogenaamd MIRT2-besluit² vastgelegd. In de huidige fase van de besluitvorming is het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en wordt in een MIRT3-besluit en in een Provinciaal inpassingsplan vastgelegd. Ten behoeve van deze besluiten is een gecombineerd plan-/project-MER opgesteld. De provincie Gelderland treedt op als bevoegd gezag in deze procedure. De Commissie heeft in 2013 advies gegeven over reikwijdte en detailniveau van het MER en vervolgens in 2014 een tussentijds toetsingsadvies over de milieutoets (plan-MER).³

Oordeel

Bij de toetsing van het MER constateerde de Commissie dat in het MER informatie ontbrak over de gevolgen van laagfrequent geluid, die naar haar oordeel essentieel was voor de besluitvorming over de overnachtingshaven. Naar aanleiding van deze bevindingen is een aanvulling op het MER opgesteld.⁴ In de aanvulling is de bestaande en toekomstige situatie ten aanzien van laagfrequent geluid geanalyseerd. Geconcludeerd wordt dat de situatie in Tuindorp verbetert en de situatie in Spijk verslechtert. De bijdrage van laagfrequent geluid door de aanleg en het gebruik van de overnachtingshaven bij Spijk is echter beperkt.

De Commissie is van oordeel dat het MER en de aanvulling daarop tezamen de essentiële informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen over de overnachtingshavens waarin het milieubelang volwaardig wordt meegewogen.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectstukken, voor zover digitaal beschikbaar, vindt u door op www.commissiemer.nl projectnummer 2737 in te vullen in het zoekvak.

² MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport van het Ministerie van IenM. Met een MIRT2-besluit wordt bedoeld dat de Minister een voorkeursbeslissing heeft genomen over een project. Het gekozen alternatief gaat vervolgens over naar de "planuitwerkingsfase", waarna een MIRT3-besluit (Projectbeslissing) wordt genomen.

³ Advies reikwijdte en detailniveau, 21 februari 2013, nummer 2737-30 en Tussentijds toetsingsadvies, 17 oktober 2014, nummer 2737-58.

⁴ Notitie Laagfrequent geluid MER overnachtingshavens Lobith, Witteveen en Bos, 18 februari 2016.

De Commissie constateert dat, mede door het gevolgde langdurige proces en de opstelling van vele deelrapporten die soms inhoudelijke overlap vertonen, de informatie voor minder goed ingevoerde lezers lastig te vinden en doorgronden is. Door het ontbreken van een leeswijzer zijn de effectbeschrijving, beoordeling en de gemaakte keuzes soms moeilijk navolgbaar. Dit gezegd hebbende is de Commissie van oordeel dat het rapport duidelijk maakt dat door de keuze voor twee overnachtingshavens de leefomgevingskwaliteit in Tuindorp er ten opzichte van de huidige situatie op vooruit zal gaan. Dit geldt niet voor de locatie Spijk.

Verder is de Commissie van oordeel dat de effecten op (beschermde) natuur systematisch en goed zijn uitgewerkt. Uit de Passende beoordeling blijkt dat er significant negatieve gevolgen zijn voor Natura 2000-gebieden, daarom is een ADC-toets⁵ uitgevoerd. Omdat er geen alternatieven met minder effecten op Natura 2000-gebieden zijn en er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn voor de realisatie van de overnachtingshaven, zijn compenserende maatregelen uitgewerkt. Deze compensatie van oppervlakteverlies van Natura 2000-gebieden, het Gelders Natuurnetwerk en de 'Flora- en Faunawetnatuur' vindt plaats:

- in het uitloopgebied aan de oostkant van de haven (binnen het plangebied);
- bij 'De Nootenboom' (buiten het plangebied, binnen hetzelfde Natura-2000 gebied);
- langs de Stadswaard in de Ooijpolder bij Nijmegen (buiten het plangebied).

Voor de plaatselijk en tijdelijk verwachte stikstofdepositietoename (in de aanlegfase) is in het Programma Aanpak Stikstof (PAS) ruimte gereserveerd en zijn effecten in de PAS-gebiedsanalyse verdisconteerd. Voor de depositietoename op gevoelige habitats in Duitsland geldt het PAS niet. Deze toename is daarom apart berekend en getoetst aan Duitse normen, die niet worden overschreden. Om ook effecten door cumulatie uit te kunnen sluiten, wordt overleg gevoerd met de Duitse autoriteiten. Voor de locatie Spijk geldt dat de beschreven toename van stikstofdepositie nog niet is verrekend met het wegvallen van de agrarische stikstofemissies ter plaatse: in de uiterwaard staat in de huidige situatie een boerderij en het omliggende grasland wordt bemest. De werkelijke depositietoename zal daarom lager zijn dan de waarden uit de effectvoorspelling.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en in hoofdstuk 3 geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

2. Toelichting op het oordeel

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe voor zover het de tekortkoming over laagfrequent geluid betreft die zij in het MER heeft gesignaleerd. In aparte paragrafen gaat de Commissie in op het MER en de aanvulling.

⁵ Als uit een Passende beoordeling blijkt dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van een of meerdere Natura 2000-gebieden niet kan worden voorkomen, dient de zogenaamde ADC-toets te worden doorlopen. Dit houdt op grond van art. 19g en 19h van de Natuurbeschermingswet 1998 respectievelijk in:

- A: zijn er Alternatieve oplossingen voor een project of handeling? inclusief locatiealternatieven.
- D: zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het project gerealiseerd moet worden?
- C: welke Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft?

MER

In het MER is niet ingegaan op laagfrequent geluid⁶. Door de toepassing van walstroom is dit punt niet meer relevant voor stilliggende schepen (de aggregaten zijn dan immers buiten bedrijf). Manoeuvrerende schepen produceren echter wel laagfrequent geluid, net als het baggermaterieel in de aanlegfase.

De in het MER (pagina 41 / 42) genoemde argumenten om dit laagfrequente geluid niet mee te nemen achtte de Commissie niet plausibel. De genoemde argumenten zijn, kort samengevat:

- in Nederland komt laagfrequent geluid slechts sporadisch voor;
- er is geen wet- en regelgeving omdat dosis-effect relaties ontbreken, mede doordat slechts een beperkt aantal mensen laagfrequent geluid kan waarnemen;
- het manoeuvreren van schepen komt slechts enkele uren per dag voor;
- de effectiviteit van maatregelen om laagfrequent geluid tegen te gaan is onduidelijk.

De Commissie wees erop dat er lokaal wel degelijk sprake kan zijn van (ernstige) overlast van laagfrequent geluid. Iedereen kan laagfrequent geluid waarnemen, waarbij de waarneming uiteraard afhangt van de sterkte van het geluid. Anders dan in het MER staat is het mogelijk om laagfrequent geluid te onderzoeken en te beoordelen. Ook zijn er, anders dan in het MER beweerd wordt, dosis-effect relaties bekend of zijn er te hanteren richtwaarden.

De consequentie is dat uit het MER niet duidelijk is of er laagfrequent geluidhinder optreedt door met name manoeuvrerende schepen en welke conclusies hieraan worden verbonden.

Aanvulling

In de aanvullende notitie is de huidige en toekomstige situatie met betrekking tot laagfrequent geluid beschreven, mede aan de hand van berekeningen. De resultaten zijn getoetst aan de zogenaamde Vercammen-curve. De uitgangspunten, berekeningen en het beoordelingskader zijn in de aanvulling voldoende toegelicht.

Uit de aanvulling blijkt dat er wel sprake is van overschrijding van de Vercammen-curve, maar deze is niet het gevolg van de aanleg of het gebruik van de nieuwe overnachtingshavens. De overschrijdingen zijn het gevolg van het doorgaande scheepvaartverkeer en in Tuindorp daarnaast van het gebruik van aggregaten van stilliggende schepen. Omdat er in de nieuwe overnachtingshavens walstroom wordt aangeboden zullen aggregaten niet meer nodig zijn en zal de situatie in Tuindorp verbeteren. In Spijk neemt het laagfrequent geluid toe door manoeuvrerende schepen, maar uit de notitie blijkt deze toename beperkt te zijn ten opzichte van de bestaande situatie. De Commissie vindt deze conclusie voldoende onderbouwd.

In de aanvulling wordt gesteld dat laagfrequent geluid tijdens de aanlegfase wordt uitgesloten, omdat potentiële bronnen (zuigers, zeefinstallaties en cutters) niet worden ingezet.

- De Commissie adviseert om bij besluitvorming aan te geven op welke wijze geborgd wordt dat potentiële bronnen van laagfrequent geluid niet worden ingezet bij de aanleg van de overnachtingshavens.

⁶ Zie ook het Tussentijds toetsingsadvies, 17 oktober 2014, nummer 2737-58.

3. Aandachtspunten voor de besluitvorming

De opmerkingen in dit hoofdstuk hebben geen betrekking op essentiële tekortkomingen. De Commissie wil met onderstaande aanbevelingen een bijdrage leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

3.1 Aanleg en inrichting haven(s)

In het MER wordt gesteld dat, omdat de waterkering rond Tuindorp een regionale waterkering is, de toekomstvastheid ten aanzien van de hoogwaterveiligheid niet hoeft te worden beoordeeld. Formeel is dit wellicht correct, echter deze waterkering is tot op heden op hetzelfde veiligheidsniveau als de primaire waterkering gehouden.

- De Commissie adviseert ook voor de regionale waterkering Tuindorp de toekomstvastheid bij de besluitvorming te betrekken.

De havenaanleg heeft voor zowel haven Tuindorp als voor haven Spijk een waterstandsverhoging bij Maatgevend hoogwater (MHW) tot gevolg. In het MER (deelrapport Rivierkunde) wordt aangegeven dat voor Spijk compensatie moet plaatsvinden gezien de verwachte waterstandsverhoging. De mogelijke maatregelen worden eveneens beschreven, waarbij kribverlaging het meest effectief lijkt. Of deze maatregelen ook daadwerkelijk worden getroffen wordt niet duidelijk gemaakt.

- De Commissie adviseert bij het besluit aan te geven welke maatregel(en) daadwerkelijk zal/zullen worden uitgevoerd.

3.2 Verwijdering vervuilde specie

Het MER geeft aan dat in het gebied waar de haven van Spijk aangelegd zal worden vervuild bodemmateriaal (ter plaatse van strang, uiterwaard en voormalige vuilstortput) zal worden verwijderd. Het MER gaat niet in op de wijze waarop dit zal gebeuren en hoe het vervuilde materiaal wordt afgevoerd.

- De Commissie adviseert voorafgaande aan het aanleggen van de haven de aard van de aanwezige vervuilde materialen in de vuilstortput te onderzoeken en aan te geven op welke wijze de vervuilde specie op de verschillende plaatsen wordt verwijderd.

3.3 Effecten op de leefomgeving

Voor zowel de luchtkwaliteit als voor geluid is het toepassen van walstroom positief. De kwaliteit van de lucht verbetert ten opzichte van de situatie zonder walstroom. Bij de huidige havens te Tuindorp nemen hierdoor de concentraties fijnstof en NO₂ af ten opzichte van de referentiesituatie. Bij Spijk nemen de concentraties toe. Overal zijn de toe- en afnamen gering (niet in betekende mate) en blijven de concentraties ruim onder de wettelijke normen.

Geluid

Verder wordt uit het MER duidelijk dat de geluidbelasting in Tolkamer afneemt doordat walstroom zal worden toegepast. In Spijk neemt de geluidbelasting toe door de aanleg van de

nieuwe haven. De (correcte) conclusie in het MER is dat het totale aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) afneemt. Dat komt omdat het MER alleen woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) meetelt. In Spijk neemt de geluidbelasting toe, maar de geluidbelasting van woningen zal niet hoger zijn dan 50 dB(A).

De Commissie wijst erop dat hiermee echter onterecht het idee zou kunnen ontstaan in de omgeving dat ook onder deze geluidbelasting van 50 dB(A) geen toename van geluid plaats vindt. Zoals ook uit het akoestisch onderzoek blijkt is dit wel het geval. Uit dit onderzoek blijkt ook dat er onder de 50 dB(A) een verschil bestaat in geluidbelasting bij Spijk: deze is bij variant west lager dan bij variant oost.

- De Commissie adviseert om in het definitieve besluit de beoordeling van de geluidssituatie te nuanceren.

De Commissie wijst erop dat in het akoestisch onderzoek maximale geluidniveaus (ook wel piekniveaus genoemd) en equivalente (gemiddelde) geluidniveaus gepresenteerd worden waarbij op sommige locaties de piekniveaus lager zijn dan de gemiddeld geluidniveaus. Dit is fysisch gezien niet mogelijk. De Commissie verwacht dat bij de berekening van de piekniveaus in de omgeving is uitgegaan van de piekgeluidemissie van een enkele geluidbron en dat deze niet in samenhang met de overige geluidbronnen is bekeken. Ook dit acht de Commissie geen essentiële tekortkoming omdat maximale geluidniveaus niet bepalend zijn voor de beoordeling van de akoestische situatie.

- De Commissie adviseert in het definitieve besluit de maximale geluidniveaus correct te bepalen.

Trillingen

In het MER (akoestisch onderzoek) wordt een criterium voor voelbare trillingen van 50 m gehanteerd. Omdat er geen geluidsgevoelige bestemmingen liggen binnen 50 m van de haven wordt er geen trillinghinder verwacht. Deze redenering acht de Commissie onjuist. Het in algemene zin gehanteerde criterium van 50 m wordt niet onderbouwd en is naar mening van de Commissie ook niet perse logisch. De demping van trillingen door de bodem is sterk afhankelijk van de bodemeigenschappen en ook is de overdracht van trillingen naar woningen sterk afhankelijk van de bouwwijze van de woningen. Er kan daardoor niet zondermeer een afstandscriterium worden gehanteerd. De Commissie vindt dit geen essentiële tekortkoming omdat er in de gebruiksfase geen relevante trillingsbronnen zijn, waardoor trillinghinder sowieso niet te verwachten is, ook niet op een kortere afstand dan 50 m.

3.4 Onzekerheden en monitoring

Effectvoorspellingen voor de toekomst kennen altijd onzekerheden. Het zijn veelal de best mogelijke benaderingen op basis van in de praktijk ontwikkelde en getoetste modellen. De onzekerheden in de uitkomsten van modellen kunnen fors zijn en kunnen tot schijnzekerheden leiden. Effecten kunnen in werkelijkheid meevallen, dan zijn mogelijk overbodige maatregelen getroffen. Effecten kunnen echter ook tegenvallen, dan zijn te weinig maatregelen genomen. De onzekerheden die samenhangen met de modelberekeningen, vragen om een gedegen monitoringsplan, inclusief signaleerwaarden en mitigerende maatregelen voor het geval de effecten zijn onderschat.

- De Commissie beveelt aan om zo spoedig mogelijk het monitoringsplan, inclusief signaleerwaarde en maatregelen achter de hand, concreet uit te werken en vast te stellen. Bijzondere aandacht hierbij verdient de monitoring van de natuurcompensatie, die voor een belangrijk deel op 2 locaties buiten het plangebied tot ontwikkeling moet worden gebracht en daardoor eerder de kans loopt buiten beeld te raken.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten provincie Gelderland

Bevoegd gezag: Provinciale Staten provincie Gelderland

Besluit: MIRT besluit overnachtingshaven Lobith

Categorie Besluit m.e.r.: project-m.e.r. vanwege de categorieën C04, D03.2, D08.1 en plan-m.e.r. vanwege passende beoordeling

Activiteit: De minister van Infrastructuur en Milieu wil een nieuwe overnachtingshaven voor binnenvaartschepen aanleggen in de omgeving van Lobith met een capaciteit van 70 ligplaatsen. De haven moet de scheepvaartveiligheid op de Boven-Rijn en op de Waal verbeteren. Voordat de provincie Gelderland een inpassingsplan maakt, is onderzoek gedaan naar de plaats waar de haven het beste kan komen en hoe deze ingericht moet worden.

Procedurele gegevens:

Adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 12 december 2012

Aankondiging start procedure: 20 december 2012

Ter inzage legging van het voornemen: 20 december 2012 t/m 30 januari 2013

Advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 21 februari 2013

Aanvraag tussentijds toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 28 juli 2014

Tussentijds advies uitgebracht: 17 oktober 2014

Aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 24 november 2015

Ter inzage legging MER: 17 december 2015 t/m 27 januari 2016

Voorlopig toetsingsadvies uitgebracht: 15 februari 2016

Toetsingsadvies uitgebracht: 14 maart 2016

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

dhr. ir. C. van der Giessen

dhr. ir. J.A. Huizer

dhr. drs. P.J. Jongejans (secretaris)

dhr. drs. A. van Leerdam

dhr. dr. C.A. Linse (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in

het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag.

De Commissie richt zich in het advies op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang. Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie: <http://www.commissiemer.nl/adviesring/watbiedtdecommissie>

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- Ontwerp inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith, Witteveen+Bos, 18 november 2015;
- Overkoepelende inleiding Plan- en projectMER overnachtingshaven Lobith, Witteveen+Bos, 13 november 2015;
- Samenvatting Plan- en ProjectMER, Witteveen+Bos, 13 november 2015;
- ProjectMER Overnachtingshaven Lobith en de daarin genoemde bijlagen en deelrapporten, Witteveen+Bos, 13 november 2015;
- PlanMER ten behoeve van de locatiekeuze overnachtingshaven Lobith, Deel A - Hoofdrapport en de daarin genoemde bijlagenrapporten, Lievense CSO, 30 april 2014;
- Overnachtingshaven Lobith Passende beoordeling, Witteveen+Bos, 18 november 2015;
- Notitie Laagfrequent geluid MER Overnachtingshavens Lobith, Witteveen+Bos, 18 februari 2016.

De Commissie heeft geen zienswijzen of adviezen via bevoegd gezag ontvangen.

Bezoekadres

A. v. Schendelstraat 800
3511 ML Utrecht

Postadres

Postbus 2345
3500 GH Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

