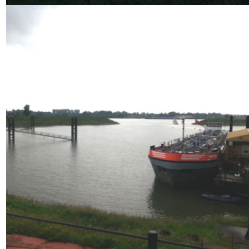


**Overkoepelende inleiding Plan- en
ProjectMER overnachtingshaven
Lobith**



Projectteam Overnachtingshaven Lobith

Overkoepelende inleiding Plan- en projectMER overnachtingshaven Lobith

referentie	projectcode	status
AH660-1-220/15-018.664	AH660-1-220	definitief
projectleider	projectdirecteur	datum
drs. J.M. van Nieuwpoort	ing. A.J.P. Helder	13 november 2015

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	drs. J.M. van Nieuwpoort	

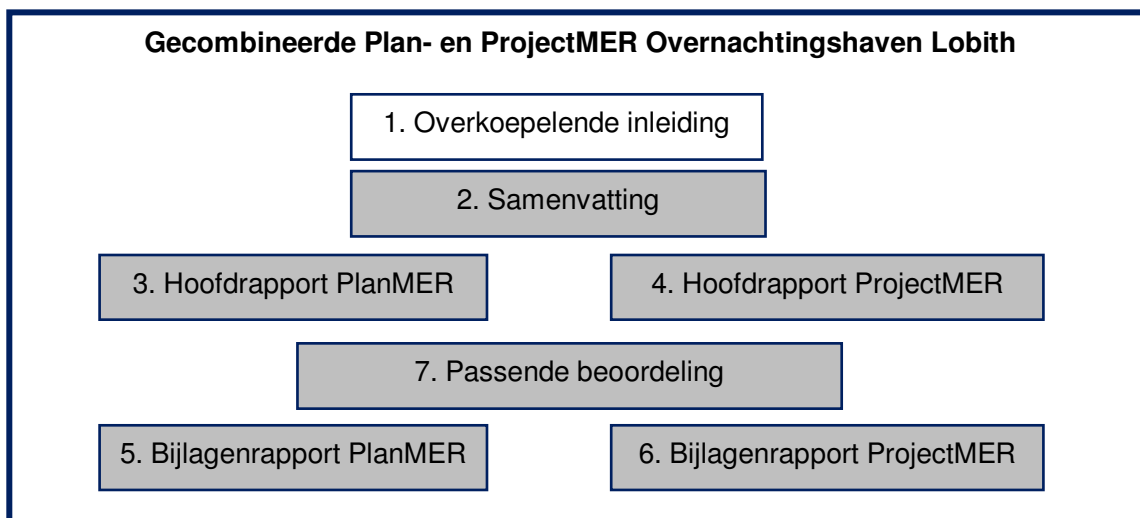
INHOUDSOPGAVE	blz.
1. OPZET VAN HET GECOMBINEERDE PLAN- EN PROJECTMER	1
2. WAAROM EEN OVERNACHTINGSHAVEN BIJ LOBITH?	3
2.1. Nut en noodzaak van overnachtingshavens	3
2.2. Een overnachtingshaven bij Lobith	4
3. VOORGESCHIEDENIS	7
4. AANPAK EN PROCEDURES	9
4.1. Aanpak	9
4.1.1. Verkenning	9
4.1.2. Planuitwerking	10
4.1.3. Vervroegde aanbesteding Tuindorp	10
4.2. Procedure	10
4.2.1. Het Besluit m.e.r.	10
4.2.2. De Natuurbeschermingswet 1998	11
4.2.3. Gecombineerde m.e.r.-procedure	11
laatste bladzijde	15
BIJLAGEN	aantal blz.
I Transponeringstabel	4

1. OPZET VAN HET GECOMBINEERDE PLAN- EN PROJECTMER

Het rapport dat voor u ligt vormt het gecombineerde Plan- en ProjectMER voor het project 'Overnachtingshaven Lobith'. Vanwege de omvang is dit rapport opgedeeld in zeven delen, die samen één rapport vormen:

1. *een algemene inleiding* (voorliggend deel): Dit deel beschrijft de algemene karakteristieken van het project, zoals de gevolgde procedure en het plangebied;
2. *samenvatting*: Dit document bevat een zelfstandig leesbare samenvatting van de hoofdpunten van zowel het PlanMER als het ProjectMER;
3. *hoofdrapport PlanMER*: Dit rapport is opgesteld in vorige fase van het project, waarin is gezocht naar een geschikte locatie voor de aanleg van nieuwe ligplaatsen;
4. *bijlagenrapport PlanMER*: Aan het hoofdrapport PlanMER ligt een aantal rapporten ten grondslag, waarin de resultaten van de uitgevoerde effectstudies zijn neergelegd. Voorbeelden zijnde thematische effectbeoordelingen en de natuurtoets. Deze rapporten zijn gebundeld in het bijlagenrapport PlanMER;
5. *hoofdrapport ProjectMER*: Dit rapport is opgesteld in de planuitwerkingsfase van het project. In deze fase is voor de voorkeurslocatie onderzoek gedaan naar een goede inrichting van de havens en zorgvuldige inpassing in de omgeving;
6. *bijlagenrapport ProjectMER*: Aan het hoofdrapport ProjectMER ligt een aantal rapporten ten grondslag met de resultaten van de effectstudies. Voorbeelden zijn de thematische deelrapporten en de natuurtoets. Deze rapporten zijn gebundeld in het bijlagenrapport ProjectMER;
7. *Passende Beoordeling*: Om de effecten op natuur inzichtelijk te maken is in de verkenningsfase een natuurtoets en passende beoordeling opgesteld, passend bij de globale uitwerkingsgraad van de onderzochte locatiealternatieven. In de planuitwerkingsfase is de passende beoordeling geactualiseerd en zijn de natuureffecten van de gekozen voorkeurslocatie gedetailleerd uitgewerkt.

Onderstaande afbeelding geeft een schematische weergave van de opzet van het rapport. Voorliggend document is de overkoepelende inleiding van het gecombineerde Plan-/ProjectMER.



Deze inleiding is als volgt ingedeeld:

- hoofdstuk 2: Waarom een overnachtingshaven bij Lobith: een beschrijving van nut en noodzaak van de overnachtingshaven Lobith;
- hoofdstuk 3: Voorgeschiedenis: een korte schets van de voorgeschiedenis van het project;
- hoofdstuk 4: Aanpak en procedures: een toelichting van de aanpak en procedures die zijn gevolgd.

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 Ruimte¹ 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. De Binnenvaartwet bepaalt dat een schipper op gezette tijden rust moet nemen. De dag- en semi-continuvaart met beperkte bezetting varen daarom niet 's nachts. Als er geen overnachtingshavens zijn of als deze vol liggen, dan gaan de 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 ankerende 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 meest ernstige geval is er een aanvaring met andere schepen die voor anker liggen of met de passerende scheepvaart. Deze problematiek blijft onverminderd actueel. Het vervoer over water neemt toe en het aandeel grote schepen stijgt. Van deze schepen vaart een relatief groot deel in continuvaart (circa 20 %)¹. Daarnaast verplaatsen grote schepen meer water en moeten veel langzamer varen om de hinder voor ankerende schepen te beperken. Het risico van losrakende ankers neemt toe door de toenemende nachtvaart. 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.

¹ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

Afbeelding 2.1. Overnachtingshaven Tuindorp



Om een veilige en vlotte scheepvaart op het hoofdvaarwegennet te bevorderen, is het beleid erop gericht voldoende ligplaatsen te realiseren langs de hoofdvaarwegen. De Richtlijn Vaarwegen¹ stelt dat overnachtingshavens ervoor zorgen dat schepen niet langer op de rivier voor anker hoeven te gaan. Dit komt de veiligheid en vlotheid op de rivier ten goede. Ook in het ligplaatsenbeleidsplan van Rijkswaterstaat Oost-Nederland² 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 Rijnvaartpolitiereglement is sinds 1 april 2007 een integraal ligplaatsverbod opgenomen. Wel is, in overleg met Koninklijke Schuttevaaier, 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

Bij Lobith ligt de huidige overnachtingshaven Tuindorp (afbeelding 2.1). Die haven is geschikt voor schepen tot CEMT-klasse IV (maximaal 85 meter). De grotere schepen ankeren daarom op de rivier. Uit het geactualiseerde onderzoek naar de ligplaatsenbehoefte³ is gebleken dat bij Lobith behoefte is aan circa 70 ligplaatsen voor de binnenscheepvaart. Er zijn verschillende redenen waarom Lobith een geschikte locatie is.

¹ Ministerie van Infrastructuur en Milieu, Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart, 2011. Richtlijn Vaarwegen.

² Rijkswaterstaat Oost-Nederland, 2008. Ligplaatsenbeleidsplan.

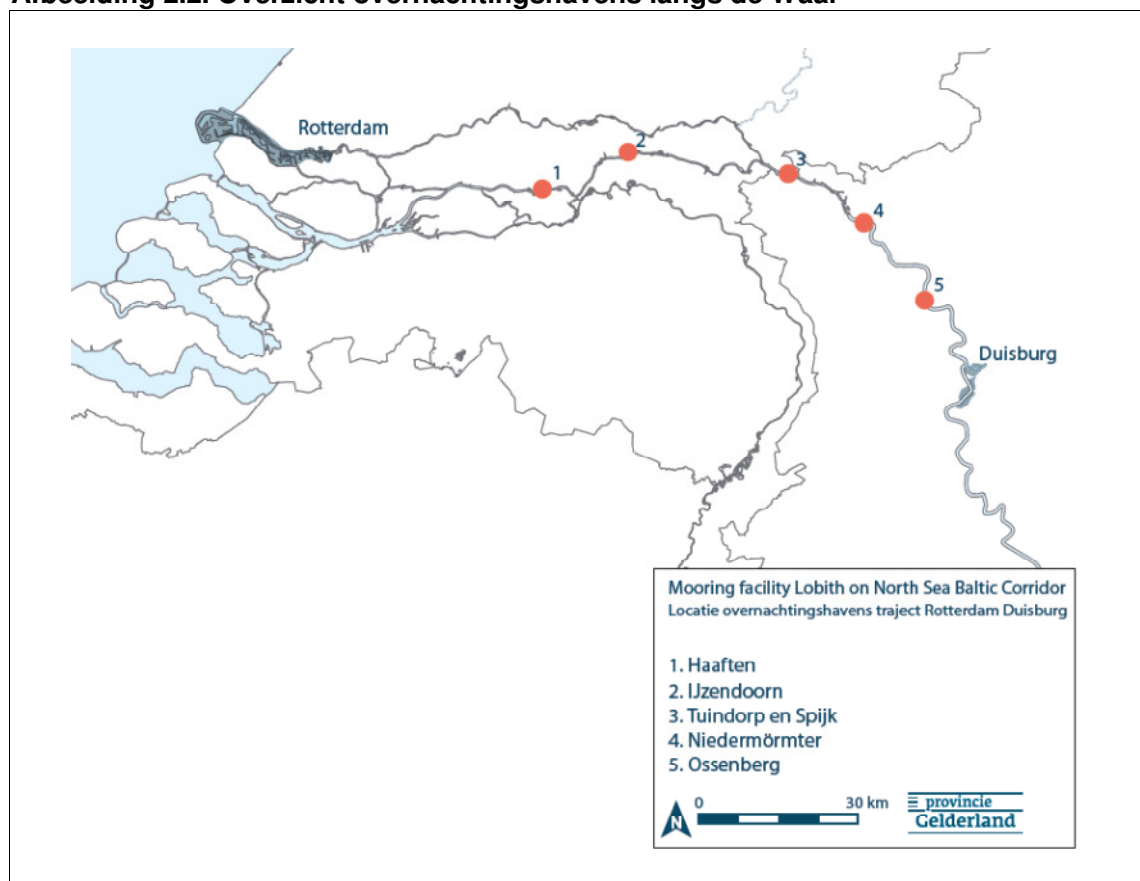
³ Ministerie van Infrastructuur en Milieu en Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL), Toekomstige Ligplaatsbehoefte Overnachtingshaven Lobith 2013, 2 oktober 2013.

Juist langs de hoofdtransportas Waal, tussen Tiel en de Duitse grens is er sprake van een aanzienlijk tekort aan overnachtingsplaatsen. Zonder aanvullende plaatsen kan een deel van de vloot zijn vaartijd niet optimaal gebruiken of kiest er voor om voor anker te gaan op de Bovenrijn en de Waal, met alle risico's op stremmingen en aanvaringen tot gevolg. Daarmee is een overnachtingshaven bij Lobith uit het oogpunt van zowel bereikbaarheid als veiligheid van dwingend openbaar belang.

Lobith ligt gunstig langs Boven-Rijn/Bijlandsch kanaal

De huidige overnachtingshaven Tuindorp past in het beleid voor overnachtingsgelegenheden, dat is vastgelegd in de Notitie Overnachtingshavens uit 1985. Het uitgangspunt is dat de overnachtingshavens bij voorkeur niet langer dan ongeveer 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 Panterdensch 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 kilometer van IJzendoorn, ook een overnachtingshaven te realiseren. Lobith ligt ongeveer op 24 kilometer van Weurt. Op de IJssel bij Giesbeek is de aanleg van overnachtingsplaatsen in voorbereiding. Giesbeek ligt op circa 28 kilometer van Lobith. Ook om die reden sluit de locatie Lobith goed aan bij het Rijksbeleid. Daarnaast is in Duitsland, op ongeveer 30 km van Lobith, ook een overnachtingshaven gepland. Afbeelding 2.2 geeft een overzicht van de overnachtingshavens langs de Waal en Rijn, in de buurt van Lobith.

Afbeelding 2.2. Overzicht overnachtingshavens langs de Waal



Om te voldoen aan het beleid, moet een grotere overnachtingshaven 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 om 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 (bij Ossenberg en Niedermörmter) en gaat ervan uit dat Nederland dit - conform vastgesteld beleid - rond Lobith doet. Duitse locaties zijn 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 (Rijkswaterstaat, 2009) is het streven vastgelegd om een duurzaam en robuust systeem te realiseren, waarin, onder meer bij de aanleg van voorzieningen - rekening wordt gehouden met afwijkende omstandigheden, zoals hoogwater. Bij hoogwater, specifiek de waterstand Marke II, stellen de Duitse autoriteiten een vaarverbod in aan de Duitse zijde van de Rijn. De grenspositie van een haven bij Lobith maakt het voor schippers mogelijk om in Nederland de wal te bereiken als dat noodzakelijk is. Hiermee draagt een haven bij Lobith bij aan de inrichting van een duurzaam en robuust watersysteem.

3. VOORGESCHIEDENIS

Het project Overnachtingshaven Lobith heeft een lange voorgeschiedenis. Het initiatief tot uitbreiding van de bestaande haven of aanleg van een nieuwe haven komt voort uit het rijksbeleid¹ over overnachtingshavens. Dit beleid is ingezet in 1986.

Voor de uitbreiding van het aantal ligplaatsen is in 1993 een m.e.r.-procedure gestart en is in 1996 een Projectnota/MER opgesteld. Hierin zijn vier inrichtingsvarianten op twee locaties (in de Bijland en in de Beijenwaard) onderzocht op hun milieueffecten. Naast de effecten op milieu is ook aandacht besteed aan de nautische, financiële en economische effecten en aan effecten op functies als wonen, recreatie en landbouw.

Op basis van de Projectnota/MER, de inspraakreacties, het advies van de Commissie voor de m.e.r., het advies van wettelijke adviseurs en het advies van en overleg met het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur, heeft de minister van Verkeer en Waterstaat in 1999 besloten dat de nieuwe overnachtingshaven bij Lobith wordt aangelegd conform alternatief Beijenwaard. Daarbij heeft de minister van Verkeer en Waterstaat nader te nemen nautische maatregelen en maatregelen in het kader van de omgevingskwaliteit voorgeschreven. Bijna gelijktijdig is uit budgettaire overwegingen besloten om de uitvoering uit te stellen.

Bovenstaand proces is voor provincie Gelderland aanleiding geweest om in de Beleidskaart Ruimtelijke ontwikkeling van het Streekplan 2005 de overnachtingshaven op te nemen op de locatie Beijenwaard.

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 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. Eerst moest onderzocht worden of de aanleg van een nieuwe haven in de Beijenwaard mogelijk leidt tot 'significant negatieve' effecten op de natuurwaarden in het gebied. Het gaat dan om die natuurwaarden die vastgelegd zijn in de aanwijzing Natura 2000 Gelderse Poort. Op basis van dit onderzoek is vastgesteld dat significant negatieve effecten op de natuurwaarden niet uitgesloten konden worden met de voorgenomen inrichting van de haven.

Eind 2010 is daarom een locatieonderzoek uitgevoerd waarbij locaties in en buiten gemeente Rijnwaarden en locaties op Duits grondgebied zijn onderzocht². De Duitse overheid heeft aangegeven niet te willen meewerken aan de ontwikkeling van een overnachtingshaven op Duits grondgebied. Daarnaast komen locaties in Duitsland niet in aanmerking omdat de Duitse overheid heeft aangegeven verder stroomopwaarts al twee havens te realiseren. Locaties in de buurgemeenten Millingen aan de Rijn en Lingewaard zijn uit scheepvaart-technische of wettelijke beperkingen ongeschikt gebleken. Zo bleven er in de gemeente Rijnwaarden drie potentiële locaties over: Beijenwaard (afbeelding 3.1), Bijland en Oude Waal.

¹ Overnachtingshavens. Beleidsnota betreffende overnachtingshavens op het Nederlandse deel van de vaarweg Europoort – Ruhrgebied; Rijkswaterstaat directie Boven- en Benedenrivieren, januari 1986.

² Strategische afwegingsnotitie en Alternatieven voor een overnachtingshaven nabij Lobith, 2010.

Afbeelding 3.1. Beijenwaard



4. AANPAK EN PROCEDURES

4.1. Aanpak

Het project Overnachtingshaven Lobith, onderdeel van MIRT-project Toekomstvisie Waal verloopt in twee fasen: een verkenning en een planuitwerking. Hieronder wordt een kort overzicht gegeven van de twee fasen.

4.1.1. Verkenning

De minister van I&M hecht waarde aan een goede regionale inpassing van de uitbreiding van het aantal ligplaatsen. Daarom heeft zij in 2012 opdracht gegeven aan de Gedeputeerde Staten van Gelderland om samen met de gemeente Rijnwaarden en Rijkswaterstaat Oost-Nederland een geschikte locatie te vinden voor een nieuwe overnachtingshaven bij Lobith. Om te komen tot een locatiekeuze hebben de samenwerkende partijen op 20 december 2012 een intentieovereenkomst (IOK) ondertekend.

In de verkenningfase zijn drie locaties onderzocht: Oude Waal, Bijland en Beijenwaard, allen gelegen in de gemeente Rijnwaarden. Binnen deze locaties zijn 11 alternatieven uitgewerkt. Op basis van de onderzoeken die zijn uitgevoerd in de verkenningfase, heeft de daartoe ingestelde stuurgroep een voorlopige voorkeur uitgesproken voor de locatie Beijenwaard buitendijks nabij Spijk in combinatie met de modernisering van de bestaande maar verouderde overnachtingshaven Tuindorp in Tolkamer.



De onderbouwing voor de voorlopige locatiekeuze is vastgelegd in een notitie¹ en Statenbrief (PS2014-21). In hoofdlijnen komt het er op neer dat het behouden van Tuindorp goed past in het overheidsstreven naar duurzaam en zuinig ruimtegebruik. Bovendien biedt de combinatie mogelijkheden voor een goede ruimtelijke inpassing van een nieuwe haven bij Spijk. Daarnaast veroorzaakt het moderniseren van Tuindorp geen significant negatieve ef-

¹ Projectteam Overnachtingshaven Lobith, 2013. Notitie voorlopige locatiekeuze Overnachtingshaven Lobith, zaaknr. 2012-016248, 12 december 2013.

fecten op de beschermde natuurwaarden. In juli 2014 heeft de Minister een Voorkeursbeslissing (MIRT 2-besluit) genomen. De samenwerkende partijen hebbende voorkeurslocatie vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst (SOK). Hierin zijn bovendien afspraken gemaakt over de uitwerking van de voorkeurslocatie in een provinciaal inpassingsplan met bijbehorende Plan- en ProjectMER en plandragende vergunningen.

4.1.2. Planuitwerking

In de planuitwerkingsfase is de gekozen voorkeurslocatie uitgewerkt naar het detailniveau voor een inpassingsplan en vier plandragende vergunningen. Dat zijn vergunningen in het kader van de Waterwet, de Ontgrondingenwet en de Natuurbeschermingswet 1998 en een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet.

4.1.3. Vervroegde aanbesteding Tuindorp

In de planuitwerkingsfase is onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de bestaande overnachtingshaven in Tuindorp eerder te moderniseren. Op grond van dit onderzoek¹ dat in oktober 2014 is uitgevoerd, hebben de samenwerkende partijen besloten de contractvoorbereiding alvast te starten, vooruitlopend op de vaststelling van het inpassingsplan en het MIRT 3-besluit.

4.2. Procedure

Voor de aanleg van de nieuwe overnachtingshaven Spijk en de modernisering van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp wordt de juridisch-planologische procedure van het provinciaal inpassingsplan doorlopen. Ter onderbouwing van het inpassingsplan wordt een gecombineerde plan- en project-m.e.r.-procedure gevolgd. Gedeputeerde Staten van Gelderland treden in deze procedure op als bevoegd gezag.

Parallel aan de voorbereiding van het inpassingsplan worden de plandragende vergunningen aangevraagd. Dat zijn de vergunningen die van invloed kunnen zijn op het inpassingsplan en meer garantie geven op haalbaarheid van het project. Het inpassingsplan en de plandragende vergunningen worden gecoördineerd voorbereid en bekendgemaakt (art. 3.33, eerste lid onder b Wro).

Voor een besluit over het inpassingsplan voor de overnachtingshaven Lobith geldt een m.e.r.-plicht en is reeds een Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. De m.e.r.-plicht komt voort uit het Besluit m.e.r. en uit de Natuurbeschermingswet 1998. Hieronder volgt een toelichting.

4.2.1. Het Besluit m.e.r.

De beoogde aanleg van een overnachtingshaven en/of de functiewijziging 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'. Daarnaast geldt ook categorie C16.1 'De ontginning dan wel wijziging of uitbreiding van de ontginning van oppervlaktedelfstoffen uit de landbodem'. Het besluit waarbij de m.e.r. vereist is, is een bestemmingsplan of inpassingsplan. Voor dit project is gekozen voor de inzet van een provinciaal inpassingsplan.

¹ Onderzoek 'Vervroegen aanbesteding' met referentie AH660-1-810/14-019.602 d.d. 17 oktober 2014.

4.2.2. 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 (de Rijntakken). Hierdoor is voor de aanleg van een overnachtingshaven een vergunning op basis van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig. Er is vastgesteld dat de aanleg van een overnachtingshaven significant negatieve effecten op de natuurwaarden en -doelstellingen heeft. Om de ernst van de effecten op beschermde natuurwaarden te onderzoeken is een passende beoordeling opgesteld. Bij een 'passende beoordeling' is het uitvoeren van een plan-m.e.r. verplicht. De passende beoordeling is een bijlage bij het gecombineerde Plan- en ProjectMER. Samen vormen de documenten een bijlage bij het ontwerp-inpassingsplan.

4.2.3. Gecombineerde m.e.r.-procedure

Voor (de besluitvorming over) het inpassingsplan en de realisatie van de overnachtingshaven is besloten dat een gecombineerd Plan- en ProjectMER wordt opgesteld.

Ter voorbereiding van dit gecombineerde MER hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland op 7 mei 2013 de Notitie Reikwijdte en Detailniveau¹ vastgesteld. In deze notitie wordt het voornemen voor de realisatie van de overnachtingshaven nader toegelicht en is beschreven welke milieueffecten worden onderzocht, op welke wijze en tot welk detailniveau.

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

In de notitie reikwijdte en detailniveau van 7 mei 2013 zijn de inhoudelijke eisen voor het MER aangegeven. De notitie houdt rekening met de ingebrachte zienswijzen en met het advies van de Commissie m.e.r.².

De eisen die de notitie reikwijdte en detailniveau aan het MER stelt zijn:

- 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 een beschrijving van 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;
- een beoordeling van de beschreven effecten, aan de hand van een vooraf opgesteld beoordelingskader;
- een voorstel voor mitigerende maatregelen in geval van overschrijding van wettelijke normen;
- een overzicht van leemten als gevolg van het ontbreken van kennis of informatie;
- een publieksvriendelijke samenvatting.

De eisen uit de definitieve notitie reikwijdte en detailniveau sluiten grotendeels aan bij de hoofdpunten¹ die de Commissie m.e.r. in haar advies aangeeft.

¹ Provincie Gelderland, 2013. Notitie Reikwijdte en Detailniveau Overnachtingshaven Lobith. Definitief, versie 7 mei 2013.

² Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, 21 februari 2013, / rapportnummer 2737-30.

Daarnaast heeft de commissie m.e.r. geadviseerd de scope van de locatiestudie uit te breiden met de bestaande haven Tuindorp.

In bijlage I van deze overkoepelende inleiding is een tabel opgenomen waarin wordt aangegeven waar in het gecombineerde Plan-/ProjectMER de hoofdpunten uit het advies en elementen uit de notitie reikwijdte en detailniveau voor het MER zijn verwerkt.

PlanMER

In de verkenningfase (MIRT 2 fase) is een milieutoets en natuurtoets opgesteld om het milieubelang mee te kunnen wegen bij de trechtering van alternatieven naar één voorkeurslocatie. De voorkeurslocatie is vastgelegd in een Voorkeursbeslissing (MIRT 2-besluit) en een Samenwerkingsovereenkomst.

De milieutoets en natuurtoets vormen de bijdragen voor het gedeelte PlanMER in de gecombineerde Plan- en ProjectMER dat wordt opgesteld ten behoeve van het MIRT 3-besluit. Daarom worden de milieu- en natuurtoets hierna PlanMER genoemd.

In aansluiting op de notitie reikwijdte en detailniveau worden in het PlanMER de volgende (milieu-)thema's onderzocht: scheepvaart, leefmilieu (geluid, lucht, gezondheid en externe veiligheid), natuur, bodem en water, landschap, cultuurhistorie, archeologie en ruimtelijke kwaliteit en ruimtelijke aspecten.

De Commissie m.e.r. heeft de milieutoets en natuurtoets (het PlanMER) in oktober 2014 getoetst en hierover een positief oordeel gegeven². De Commissie geeft aan dat uitgebreid onderzoek is gedaan naar de (milieu-)aspecten en de alternatieven die in de milieutoets gepresenteerd worden en dat het detailniveau voldoende is voor de fase in de besluitvorming (keuze van de voorlopige voorkeurslocatie). Daarnaast heeft de Commissie op basis van de uitgangspuntennotities voor de MIRT 3 fase³ enkele aanbevelingen gedaan voor het definitieve MER.

Mede op basis van de uitgangspuntennotities voor het uit te voeren onderzoek in de MIRT 3 fase – is nog een herberekening uitgevoerd van de in de verkenningfase berekende emissies stikstof. Tevens zijn de consequenties daarvan voor beschermde natuurgebieden in beeld gebracht (zie onderstaand tekstkader).

Herberekeningen stikstofdepositie

Een uitgangspunt voor de effectstudies natuur (stikstofdepositie) en luchtkwaliteit is het brandstofverbruik van de scheepsmotoren. Hiervoor is in de MIRT 2-fase een waarde van 84 g/kWh aangehouden. Dit bleek een onderschatting te zijn. Een realistische waarde voor het brandstofverbruik van binnenvaartschepen is 200 g/kWh. Daarmee zijn de in de MIRT 2 fase berekende emissies voor NOx en fijn stof onderschat met ongeveer een factor 2,5.

Om duidelijk te krijgen welke gevolgen deze onderschatting heeft voor de natuurwaarden en het leefmilieu in de omgeving van de nieuwe haven en daarmee mogelijk ook voor de afweging van de voorkeurslocatie, is nieuw onderzoek uitgevoerd naar de effecten van het gewijzigde uitgangspunt voor stikstofdepositie en luchtkwaliteit. In het nieuw uitgevoerde onderzoek is om praktische redenen gekeken naar de kansrijke alternatieven: Bijland groot in plas, Beijenwaard groot buitendijks en Beijenwaard buitendijks in combinatie met de modernisering van Tuindorp. In alle gevallen is alleen de variant met walstroom doorgerekend.

¹ In het advies van de Commissie m.e.r. zijn enkele hoofdpunten aangegeven waarop het MER moet ingaan om voldoende basis te bieden voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming.

² Commissie m.e.r., 2014. Toetsingsadvies over de milieutoets Overnachtingshaven Lobith, 17 oktober 2014 / rapportnummer 2737-58.

³ Uitgangspuntennotitie en bijlagen, Witteveen+Bos, 29 september 2014.

Voor alle drie de onderzochte kansrijke alternatieven geldt dat er geen sprake is van een overschrijding van de wettelijke grenswaarden. De alternatieven scoren niet beter of slechter ten opzichte van elkaar dan op basis van de oude berekening werd geconcludeerd. Hieruit kan worden opgemaakt dat de herberekening van de luchtkwaliteit op basis van het nieuwe uitgangspunt voor het brandstofverbruik geen invloed heeft op de locatieafweging voor de nieuwe overnachtingshaven.

ProjectMER

In het ProjectMER zijn inrichtingsvarianten ontwikkeld en op effecten onderzocht. Op basis van de resultaten van de effectstudies en andere aspecten zoals ruimtelijke kwaliteit, uitvoerbaarheid en kosten voor aanleg en beheer en onderhoud is een voorkeursvariant samengesteld. De effecten van deze voorkeursvariant zijn eveneens bepaald.

Effectenonderzoek ProjectMER

In het ProjectMER is een vervolg gegeven aan het reeds uitgevoerde milieuonderzoek in het kader van de PlanMER. Het onderzoek voor het ProjectMER is toegespitst op de te nemen besluiten (inpassingsplan en plandragende vergunningen).

Voor de effectstudies geldt dat het onderzoek ten behoeve van MER breder is dan het onderzoek ten behoeve van het Inpassingsplan. Zo is het onderzoek voor het MER niet alleen gericht op het voldoen aan de wettelijke normen maar zal ook worden gekeken naar verslechtering/verbetering onder de (wettelijke) normen. Bijgevolg is ook het maatregelenonderzoek in het MER breder.

Voor het ProjectMER geldt hetzelfde kader als voor PlanMER. Eén aspect uit het beoordelingskader wordt in het ProjectMER niet onderzocht: gezondheid. Dit aspect was met name van belang voor de alternatievenafweging in de verkenningsfase. Voor de planuitwerking is dit aspect niet of in ieder geval veel minder relevant omdat een vergelijking tussen verschillende locatiealternatieven niet meer aan de orde is in deze fase. Daarnaast wordt ruimtelijke kwaliteit niet als een apart milieuthema of -aspect, behandeld, maar als onderdeel van een integrale ontwerpafweging.

Naast de eisen uit de notitie reikwijdte en detailniveau, is ook rekening gehouden met het (vrijwillige) toetsingsadvies over de milieutoets. Hierin heeft de Commissie m.e.r. enkele aanbevelingen gedaan voor het onderzoek in de planuitwerkingsfase. Deze aanbevelingen betreffen:

- een meer gedetailleerde uitwerking van mogelijke inrichtingsvarianten voor de voorkeurslocaties. Dit geldt onder meer voor wat betreft de manoeuvreerbaarheid van schepen in de haven en de bedreigingen en kansen voor natuur, ter plekke en op eventuele compensatielocaties;
- een beschouwing van mogelijke inrichtingsvarianten voor de voorkeurslocaties met aandacht voor de ligging van de steigers en de dimensies van de overnachtingshaven, de ligplaatsen voor schepen, de ontsluiting van de haven en maatregelen om nadelige effecten tegen te gaan of te beperken;
- inzicht te geven in een aantal specifiek benoemde effecten waaronder effecten op scheepvaart bij gemiddeld hoog water en bij extremere hoogwaters;
- tot slot geeft de Commissie m.e.r. aan dat het aspect volkgezondheid in de uitwerking van de voorkeurslocatie, anders dan bij de keuze tussen locaties, geen onderscheidend criterium is.

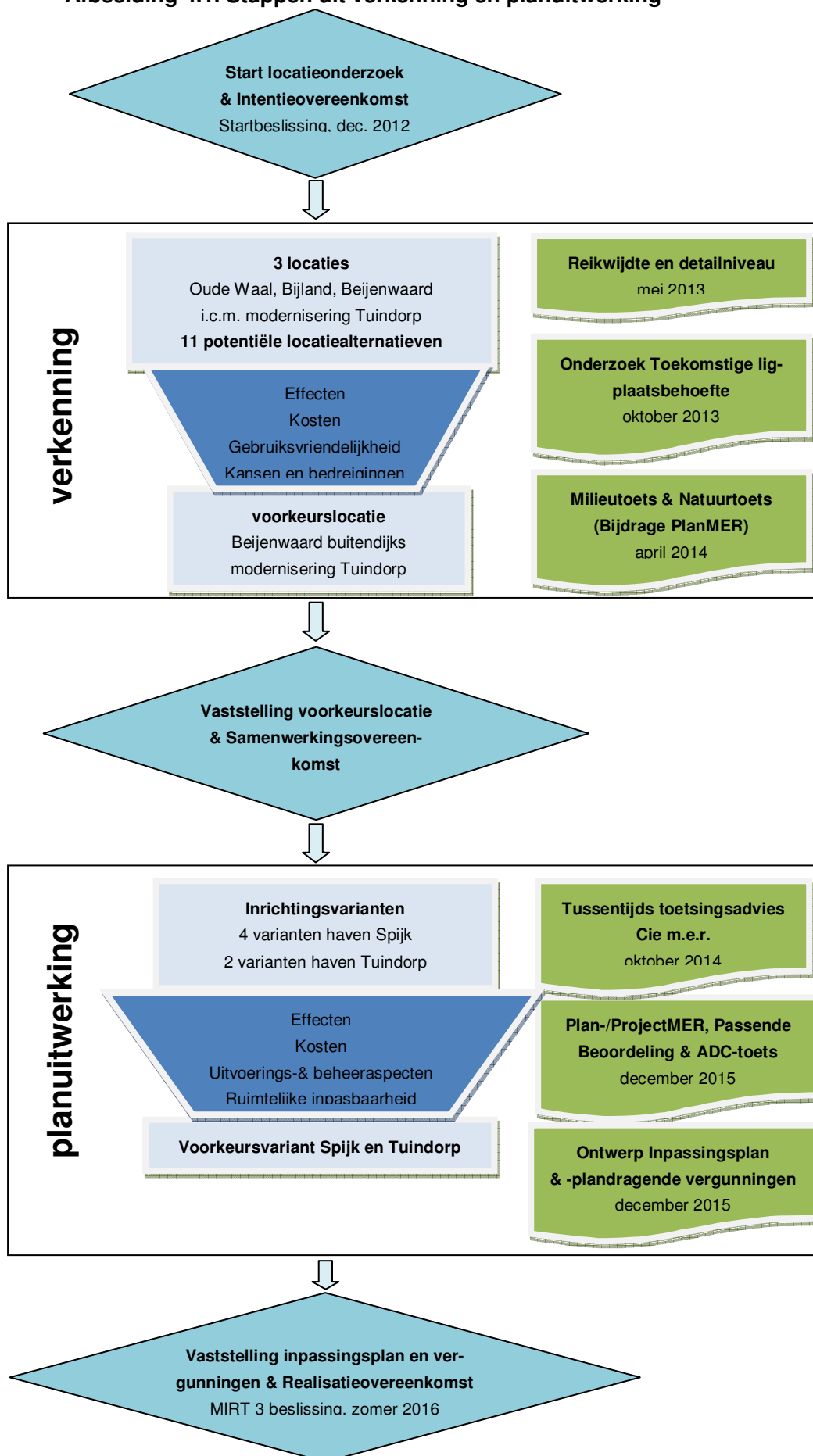
De tabel in bijlage I van deze overkoepelende inleiding geeft ook aan waar in het rapport ProjectMER de aanbevelingen uit het tussentijds advies zijn behandeld.

Na het opstellen van het ProjectMER wordt het gecombineerde Plan- en ProjectMER samen met het ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd. Tevens wordt het MER ter advisering voorgelegd aan de Commissie m.e.r. De definitieve MER bevat dus zowel een uitwerking van de drie potentiële locaties (PlanMER), als een uitwerking van de voorkeurslocatie (ProjectMER).

Na de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan en het gecombineerde Plan- en Project-MER zal het definitieve besluit over de overnachtingshaven Lobith worden genomen. Daarbij worden de zienswijzen meegenomen, die zijn ingediend tijdens de terinzagelegging. In het inpassingsplan wordt de definitieve locatie planologisch vastgelegd inclusief eventuele mitigatie en compensatie. De vaststelling van het inpassingsplan is voorzien in 2016. De realisatie start vervolgens in 2018, waarna openstelling van de haven is voorzien in 2019.

Afbeelding 4.1 geeft het gevolgde proces schematisch weer.

Afbeelding 4.1. Stappen uit verkenning en planuitwerking



BIJLAGE I TRANSPONERINGSTABEL

eisen uit notitie R&D ¹ en advies van Cie m.e.r. ²	algemeen	PlanMER (Milieutoets)	ProjectMER
- de probleemanalyse en de doelstellingen van de studie.	Hoofdstuk 2 Overkoepelende inleiding.		
- onderbouwing van nut en noodzaak en capaciteit van een overnachtingshaven in de omgeving van Lobith.	Zie paragraaf 2.2 van de Overkoepelende inleiding en de verwijzing naar de studie 'Toekomstige Ligplaatsbehoefte Overnachtingshaven Lobith' van Ministerie V&W (WVL)..		
- inzicht in de samenhang tussen locatiekeuze, de uiteindelijke inrichting van de haven en de inpassing in de omgeving.	Zie hoofdstuk 4 en afbeelding 4.1 van de Overkoepelende inleiding en paragraaf 1.3 van de samenvatting Plan-ProjectMER.		
- de relatie met andere verkenningen of plannen die spelen op de mogelijke locaties voor de haven.		Paragraaf 3.1.2, 3.2.2 en 3.3.2.	Paragraaf 2.4.
- de referentiesituatie, dit is de combinatie van de bestaande toestand van het milieu en de te verwachten ontwikkelingen tot 2040.	Als referentiejaar is 2030 i.p.v. 2040 gehanteerd. Dit vanwege het ontbreken van betrouwbare gegevens voor 2040 voor onder meer de modelberekeningen lucht en geluid.	Hoofdstuk 5.2.	In paragraaf 2.4. van het hoofdrapport Project MER staat v.w.b. beschrijving naar de referentiesituatie een verwijzing naar de thematische deelrapportages bij het ProjectMER.
- 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 Natura2000 gebieden.	Zie paragraaf 3.6 samenvatting Plan-ProjectMER	De (milieu)effecten van de haven op de drie potentiële locaties staan beschreven in Bijlagen B2 t/m Bijlage B16 bij de Milieutoets (PlanMER). De mogelijke gevolgen voor Natura2000 gebieden zijn tevens uitgebreid beschreven in de Natuurtoets.	De effecten van de onderzochte varianten binnen de voorkeurslocatie staan beschreven in hoofdstuk 4 t/m 14 en de thematische deelrapportages bij het ProjectMER. De mogelijke gevolgen van de voorkeursvariant voor Natura 2000-gebieden zijn tevens uitgebreid beschreven in de Passende beoordeling.
- een beschrijving van mogelijke cumulatieve en synergie effecten.		De cumulatieve effecten van een combinatie van modernisering van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp en een nieuwe	De cumulatieve effecten zijn in het ProjectMER beschouwd voor de relevante thema's, zoals (geluid, stikstof, KRW). Tevens is in het kader van de Passende Beoordeling een

¹ Provincie Gelderland, 2013. Notitie Reikwijdte en detailniveau Overnachtingshaven Lobith , Definitief, versie 7 mei 2013. In deze definitieve versie zijn naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de commissie m.e.r. aanvullingen opgenomen.

² Commissie m.e.r., 2013. Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport Overnachtingshaven Lobith, 21 februari 2013 / rapportnummer 2737-30

		kleine haven zijn bepaald voor de thema's geluid en stikstof. Voor de overige thema's zijn ze indien van toepassing kwalitatief beschreven.	cumulatietoets gedaan, zie paragraaf 8.2. van het rapport Passende Beoordeling).
- een beoordeling van de beschreven effecten, aan de hand van een vooraf opgesteld beoordelingskader.		De hoofdstukken 6 t/m 9 bevatten een effectbeoordeling per thema voor respectievelijk de locaties Beijenwaard, Bijland, Oude Waal en Tuindorp. Paragraaf 5.3. bevat het beoordelingskader voor de effectstudies die zijn uitgevoerd in het kader van het PlanMER.	De thematische beoordeling van de inrichtingsvarianten is opgenomen in hoofdstuk 4 t/m 14 van het hoofdrapport ProjectMER, alsmede in de diverse thematische deelrapportages bij het ProjectMER. Hoofdstuk 15 bevat een integrale effectbeoordeling van de inrichtingsvarianten. Hoofdstuk 17 beschrijft de effecten van de voorkeursvariant.
- een voorstel van mitigerende maatregelen in geval van overschrijding van wettelijke normen.		Hoofdstuk 11.	Het voorstel voor mitigerende en compenserende maatregelen voor de inrichtingsvarianten is per thema opgenomen in paragraaf 4 van hoofdstuk 4 t/m 14. De mitigerende en compenserende maatregelen voor de voorkeursvariant zijn opgenomen in hoofdstuk 17.
- een overzicht van leemten als gevolg van het ontbreken van kennis of informatie		Hoofdstuk 12.	Hoofdstuk 18.
- een publieksvriendelijke samenvatting.	Zie separate samenvatting voor gecombineerde Plan- en ProjectMER.		
- een passende beoordeling waarin de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden die door het voornemen beïnvloed kunnen worden zijn beschreven		Natuurtoets Voortoets en Passende Beoordeling Overnachtingshaven Lobith, Beijenwaard en Tuindorp d.d. april 2014.	Passende beoordeling Overnachtingshaven Lobith, d.d. november 2015.

eisen uit het tussentijds toetsingsadvies over de milieutoets (hierin heeft de Cie m.e.r. ook enkele aanbevelingen heeft gedaan voor het onderzoek in de planuitwerkingsfase) ³	ProjectMER
- een gedetailleerder uitwerking van de varianten van het voorkeursalternatief zodat de (on)mogelijkheden duidelijker worden voor onder andere: - de manoeuvreerbaarheid van schepen in de haven; - de bedreigingen en kansen voor natuur, ter plekke en op evt. compensatielocatie	Hoofdstuk 3 (inrichtingsvarianten) en hoofdstuk 16 (voorkeursvariant) van het Hoofdrapport MER Hoofdstuk 5 en 17.2 van het Hoofdrapport MER en thematisch deelrapport Scheepvaart. Hoofdstuk 11 Natuur en 17.8 Hoofdrapport MER, thematisch deelrapport Natuur, ADC toets en inrichtings- en beheerplan voor uitloopgebied Spijk en compensatielocatie de Nootenboom.
- een beschouwing van mogelijke inrichtingsvarianten voor de voorkeurslocaties met aandacht voor: · de ligging van de steigers en de dimensies van de overnachtingshaven · de voorziene locatie(s) voor ligplaatsen voor schepen, met een gevaarlijke of schadelijke lading · de ontsluiting van de haven voor autoverkeer, openbaar vervoer en recreatief verkeer · de maatregelen die genomen worden om gevolgen van (extreem) hoge waterstanden en daarbij optredende stroomsnelheden in de haven tegen te gaan · maatregelen om de grondwatereffecten op het binnendijkse gebied te beperken	Hoofdstuk 3 (Inrichtingsvarianten) en hoofdstuk 16 (voorkeursvariant) en Bijlage VIII en IX van het Hoofdrapport MER. idem. idem. Thematisch deelrapport Rivierkunde; hoofdstuk 3.2 en 4 (Tuindorp) en hoofdstuk 6.3 en 7 (Spijk) Thematisch deelrapport Water; paragraaf 3.2 t/m 3.4 en 4.1 (Tuindorp) en paragraaf 6.2, 6.4, 7.2.2., 7.2.3. en hoofdstuk 8 (Spijk)
- inzicht in effecten op scheepvaart bij gemiddeld hoog water en bij extremere hoogwaters	Hoofdstuk 4 en 7 van thematisch deelrapport Rivierkunde en bijlagenrapport "Manoeuvresimulaties Tuindorp en Spijk, d.d. 25 maart 2015).
- inzicht in effecten op landschap te visualiseren en voldoende reikwijdte te hanteren voor het onderzoek naar landschappelijke effecten	Hoofdstuk 12 Landschap, cultuurhistorie en archeologie Daarnaast is in het kader van de planuitwerking Overnachtingshaven Lobith een landschapsplan opgesteld.
- effecten op (beschermde) natuur, de compenserende maatregelen c.q. -locaties en de effectiviteit van deze maatregelen/locaties	Zie hoofdstuk 11 (inrichtingsvarianten) en paragraaf 17.8 (voorkeursvariant) en Rapport Passende beoordeling/ADC toets.
- effecten op leefomgeving	Zie hoofdstuk 6, 7 en 8 (inrichtingsvarianten) en paragrafen 17.3 t/m 17.5 (voorkeursvariant) en thematische deelrapporten geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en ruimtelijke aspecten.
- mogelijke hinder vanwege laagfrequent geluid op woningen	Het aspect Laag Frequent Geluid is niet meegenomen in het effectonderzoek ten behoeve van het ProjectMER. Voor een onderbouwing wordt verwezen naar paragraaf 6.1 (geluid) en 18.2 (leemten in kennis) van het hoofdrapport ProjectMER
- bijdragen van de verschillende emissiebronnen op luchtkwaliteit en het reducerend effect van mitigerende maatregelen zoals walstroom	Hoofdstuk 7 (inrichtingsvarianten) en 17.4 (voorkeursvariant) hoofdrapport MER en thematisch deelrapport luchtkwaliteit (bijlagenrapport).
- afstand van één of twee kegelschepen tot woonbebouwing en	Hoofdstuk 8 (inrichtingsvarianten) en 17.5 (voorkeursvariant)

³ Commissie m.e.r., 2014. Toetsingsadvies over de milieutoets Overnachtingshaven Lobith, 17 oktober 2014 / rapportnummer 2737–58.

externe veiligheidsrisico's	en thematisch deelrapport externe veiligheid.
- een kwantitatieve vergelijking van de effecten te gebruiken waarbij de ongelijksoortige milieueffecten niet worden geaggregeerd maar apart zichtbaar blijven	Hoofdstuk 4 t/m 14 en hoofdstuk 17 van het hoofdrapport MER.
- de Commissie adviseert om tevens in te gaan op eventuele beperkingen in het ontwerp door het aanbieden van de mogelijkheid tot overnachten voor koppilverbanden	Thematisch deelrapport scheepvaart ten behoeve van ProjectMER Overnachtingshaven Lobith en Bijlagenrapport "Manoeuvresimulaties Tuindorp en Spijk, definitief, d.d. 25 maart 2015".
- tot slot geeft de commissie aan dat het aspect volgezonderheid in de uitwerking van de voorkeurslocatie, anders dan bij de keuze tussen locaties, geen onderscheidend criterium is	Gezondheid is in lijn van het advies alleen in PlanMER behandeld en niet in het ProjectMER.