

Memo

Onderwerp: Effectbeoordeling ruimtelijke aspecten

Project: 13M3011

Opgesteld door: Susan van Kruijsbergen, Bart Bomas

Bestemd voor: Milieutoets Lobith

Documentcode: 13M3011-024

Status: Definitief

Datum: 30 april 2014

1. Inleiding

Voor de realisatie van een overnachtingshaven Lobith worden drie locaties onderzocht: Beijenwaard, Bijland en Oude Waal. Per locatie zijn verschillende alternatieven mogelijk. Dit levert in totaal 11 alternatieven op:

1. Grote haven buitendijks (gehele gebied)
2. Grote haven deels binnendijks
3. Kleine haven buitendijks
4. Kleine haven deels binnendijks
5. Grote haven in plas
6. Grote haven op land
7. Kleine haven in plas
8. Kleine haven op land
9. Grote haven zonder rekening te houden met oevergeul
10. Kleine haven wel rekening houdend met oevergeul
11. Moderniseren bestaande overnachtingshaven Tuindorp

De beschrijving van de alternatieven en bijbehorende schetsontwerpen zijn opgenomen in de Uitgangspuntennotitie overnachtingshaven Lobith (document 13M3011-003). Dit document bevat ook het beoordelingskader met daarin ondermeer het thema ruimtelijke aspecten, dat is onderverdeeld in 3 criteria:

- Infrastructuur
- Sociale veiligheid
- Ruimtegebruik

In deze notitie wordt per criterium een beschrijving gegeven van deze effecten in vergelijking tot de referentiesituatie. Deze bestaat uit de huidige situatie met medeneming van de autonome ontwikkeling, met andere woorden de situatie zonder een nieuw te realiseren overnachtingshaven. Onderaan de notitie is een samenvattende tabel opgenomen met de oordelen per criterium. De alternatieven worden gescoord op basis van onderstaande indeling.

Tabel 1. Toelichting scoring effecten

Score	Betekenis
++	Sterk positief effect
+	Positief effect
0	Weinig of geen effect
-	Negatief effect, geen normoverschrijding
--	Sterk negatief effect, wel normoverschrijding of onherstelbare / oncompenseerbare effecten

Sommige effecten, zoals ruimtelijke beleving, passen echter niet in een van de drie criteria. Voor belevingswaarde is daarom een extra criterium toegevoegd aan de effectbeoordeling. Effecten die toekomstwaarde of kansen betreffen krijgen een plek in de afzonderlijk op te stellen notitie Kansen en Bedreigingen. Daarin komen ook eventuele meekoppelkansen aan bod.

2. Effecten op infrastructuur

Op basis van de schetsontwerpen is een inschatting gemaakt van de effecten op het aspect infrastructuur. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat elk voorgesteld alternatief inclusief op- en afritten verkeersveilig kan worden ontworpen. Bij verdere uitwerking van de ontwerpen zal dit duidelijk worden.

In de Beijenwaard is de Spijksedijk een belangrijke ontsluitingsweg tussen Spijk en Lobith. Dit is de enige ontsluitingsweg over Nederlands grondgebied. In alternatief 1 en 3 vinden er geen ingrijpende wijzigingen in deze dijk plaats. Door tijdens de realisatie aan- en afvoer van materialen en grond voornamelijk via de rivier te verzorgen, kunnen effecten op de bereikbaarheid minimaal worden gehouden. Na realisatie is er geen verandering in de verkeersveiligheid of bereikbaarheid. Bij alternatieven 2 en 4 wordt uitgegaan van een omlegging van de dijk. Deze alternatieven hebben tijdens de realisatie dan ook grote invloed op de bereikbaarheid van Spijk. Na realisatie wordt geen verslechtering van de bereikbaarheid of verkeersveiligheid verwacht. Door verlenging van weg (ongeveer 600 meter) en daardoor langere rijtijden kan de overnachtingshaven wel als obstakel worden ervaren. Op basis van deze inschatting wordt het effect op de lokale ontsluitingswegen voor alle alternatieven neutraal (0) beoordeeld. De overnachtingshaven kan mogelijk een verbetering opleveren voor het lokale fiets- en wandelverkeer, doordat zij gescheiden kunnen worden van het snelverkeer op de dijk. Omdat dit nu niet binnen de scope van het onderzoek valt, wordt dit niet meegenomen in de beoordeling. Wel zorgt omlegging van de dijk voor een wat langere route. Alternatief 1 en 3 worden neutraal (0) beoordeeld. Alternatief 2 en 4 worden negatief (-) beoordeeld.

Bij Bijland hebben de alternatieven vooral invloed op de Bijlandseweg. Bij alle alternatieven wijzigt de route van deze weg. Tijdens de uitvoering kunnen de steenfabriek, restaurant, tankservice, begraafplaats en camping vanuit Lobith minder goed bereikbaar zijn. Wel zijn zij voor voetgangers en fietsers bereikbaar via het pad vanuit Herwen. Na aanleg zorgen alternatief 6 en 8 voor een wat vloeiender doorgang op de Bijlandseweg dan in de huidige situatie. Alternatief 7 lijkt qua verkeersveiligheid gelijk aan de referentiesituatie. De fiets- en wandelroute worden wel aanzienlijk verlengd (ongeveer 1 kilometer). In deze drie alternatieven is de bereikbaarheid na uitvoering gelijk aan de referentiesituatie. Bij alternatief 5 wordt het gebied op een geheel andere manier ontsloten. De directe verbinding tussen de jachthaven en camping en Tuindorp/Tolkamer wordt noordelijk verschoven naar een nieuw te realiseren aansluiting op de Batavenweg (N811). Hierdoor krijgt de steenfabriek een snellere aansluiting op de provinciale weg, zonder langs Tuindorp te hoeven, waardoor deze wijk veel minder belast wordt. Negatief effect is wel dat voor recreatief verkeer vanuit Tuindorp en Tolkamer de afstand naar de Bijland een aanzienlijk groter wordt (ongeveer 4 kilometer). In de volgende fase van het project moet deze aansluiting verder worden uitgewerkt,

de manier waarop deze aantakt op de bestaande infrastructuur is nog niet helder. De eventuele effecten daarvan zijn dan ook niet meegenomen in deze beoordeling. Alleen in alternatief 6 en 8 ontstaat een betere lijnvoering voor autoverkeer (minder bochten) wat de verkeerveiligheid ten opzichte van de huidige situatie zal vergroten. Samenvattend worden de effecten op lokale ontsluitingswegen van alternatief 6 en 7 beoordeeld als neutraal (0) en alternatief 5 en 8 worden vanwege de vergroting van de verkeerveiligheid beoordeeld als positief (+). De effecten op de lokale fiets- en wandelpaden worden in de alternatieven 6, 7 en 8 als neutraal beoordeeld (0). Alternatief 5 wordt vanwege de negatieve effecten voor de wandel- en fietsroutes negatief beoordeeld (-).

De Oude Waal alternatieven zijn van invloed op het doorgaande fiets- en voetpad tussen Bijland en Kijfwaard op de noordoever van de Boven-Rijn dat onderdeel uitmaakt van het Pieterpad. Het fiets- en voetpad wordt in beide alternatieven noordelijker verplaatst waardoor de af te leggen route langer wordt. Zolang verplaatsing gebeurt voordat de haven wordt aangelegd zal dit zowel tijdens uitvoering als na realisatie weinig effect uitoefenen op de verkeerveiligheid of bereikbaarheid. Ook is dit de verbinding vanuit Lobith naar het veer naar Millingen. In alternatief 9 vervalt de directe oostelijke verbinding vanuit het veer naar Lobith waardoor deze route ongeveer 1,5 kilometer langer wordt. In alternatief 10 vervalt de direct westelijke verbinding vanaf het veer richting Pannerden, waardoor de route naar het veer ongeveer 500 meter langer wordt. Het noord-zuid fietsverkeer vanuit Herwen naar Millingen neemt een andere route naar het veer die vergelijkbaar is in afstand. Daarnaast is aanleg van een nieuwe westelijke ontsluitingsweg voor de overnachtingshaven noodzakelijk. Op basis van deze eerste inschatting worden beide alternatieven negatief (-) beoordeeld voor de lokale fiets- en wandelroutes. Met aanleg van de nieuwe westelijke ontsluitingsroute voor de haven wordt deze voldoende ontsloten. Dit heeft geen effect op de huidige lokale ontsluiting. Beide alternatieven worden daarop dan ook neutraal (0) beoordeeld.

Modernisering van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp zal naar verwachting geen invloed hebben op de bereikbaarheid en verkeerveiligheid tijdens uitvoering of na realisatie. Op basis van deze eerste inschatting wordt dit alternatief neutraal (0) beoordeeld voor zowel de lokale ontsluitingswegen als voor de fiets- en wandelroutes.

3. Effecten op sociale veiligheid

Op basis van de schetsontwerpen en de ligging van de locaties is een inschatting gemaakt van de effecten op het onderdeel sociale veiligheid. Hierbij is de definitieve inrichting van de haven niet meegenomen. Aangezien dit nog ontworpen moet worden kan dit in principe voor alle alternatieven even veilig ontworpen worden.

In de referentiesituatie is de Beijenwaard een lege overzichtelijke ruimte, die wel wat afgelegen ligt. Alle alternatieven zorgen voor een doorbreking van deze overzichtelijke ruimte. Bij de grote alternatieven ontstaat een compleet andere ruimtelijke indeling, die waarschijnlijk minder overzichtelijk en daardoor minder sociaal veilig zal aanvoelen dan de referentiesituatie. Dit effect is bij de kleine alternatieven een stuk beperkter. Bij alternatief 1, 2 en 3 past (een gedeelte van) de bestaande bebouwing niet in het plan. In alternatief 4 blijven al deze woningen behouden, waardoor het bewoonder zal voelen in de omgeving van de haven. Alle vier de alternatieven liggen tegen de dijk aan, wat een frequent gebruikte ontsluitingsweg is, waardoor de sociale controle groot is. Op basis van bovenstaande afweging worden alternatief 1 en 2 negatief beoordeeld, alternatief 3 en 4 worden neutraal beoordeeld.

De Bijland ligt dichtbij woningen, jachthaven en camping en is daardoor in de referentiesituatie een gebied met een vrij goede sociale veiligheid. Alternatief 5 ligt zowel dichtbij Tuindorp als dichtbij Vierkenshof en zal

daardoor wellicht veiliger aanvoelen dan 6 en 8 die alleen nabij Tuindorp liggen. Alternatief 8 heeft een goede sociale controle vanwege de overzichtelijkheid en door het verkeer over de naastgelegen ontsluitingsweg. Alternatief 7 ligt het verst van alle woningen vandaan doordat dit alternatief niet aansluit aan de wijk Tuindorp. Ondanks de kleine verschillen per alternatief verandert de sociale veiligheid in alle alternatieven voor de Bijland niet significant ten opzichte van de referentiesituatie en worden daarom neutraal beoordeeld.

De locatie Oude Waal ligt ver weg van de bewoonde wereld, is een onoverzichtelijk gebied en wordt omringt door de twee steenfabrieken en de camping. Hierdoor zal deze locatie in de referentiesituatie niet erg veilig aanvoelen, zeker in periodes zonder recreatief wandel- en fietsverkeer. Door de aanleg van een overnachtingshaven ontstaat meer levendigheid in het gebied, wat de sociale veiligheid kan verbeteren. Er lijkt geen verschil te zijn tussen alternatief 9 of 10 in sociale veiligheid, beide worden positief beoordeeld.

De bestaande haven Tuindorp kan door modernisering iets veiliger aan gaan voelen dan in de referentiesituatie, doordat dit gepaard zal gaan met aangepaste inrichting en voorzieningen. Dit effect is echter beperkt en wordt daarom neutraal beoordeeld.

4. Effecten op ruimtegebruik

De huidige schetsontwerpen geven een indicatie van veranderingen in de gebruiksfuncties. Op basis daarvan is de effectbeoordeling van het criterium ruimtegebruik uitgevoerd. Het verdwijnen van natuur is niet meegenomen in deze weging omdat dit in natuuronderzoek al gebeurt. De gebruiksfuncties werken, wonen landbouw en recreatie worden afgewogen voor alle locaties. Om het verdwijnen van woningen duidelijk zichtbaar te maken, wordt dit als een apart criteria beoordeeld.

In de Beijenwaard worden afhankelijk van het alternatief voornamelijk de gebruiksfuncties landbouw en bebouwing verkleind. In alternatief 1 verdwijnen buitendijks een woning, een landbouwbedrijf met bijbehorende woning en diverse percelen grasland (ca. 27 ha, zie ook tabel 1). Alternatief 2 is gericht op het zoveel mogelijk ontzien van de slikkige oevers/geul in de oostelijk deel Beijenwaard. Ook de buitendijks gelegen woningen worden ontzien al worden directe woonomgeving en ontsluiting ingrijpend aangepast. Door het verdwijnen van een gedeelte van de Ameidsedam verdwijnen zes woningen en een industrie functie (volgens het BAG). In het derde alternatief verdwijnt minder landbouwgrond dan in 2, worden de woningen aan de Ameidsedam gespaard, maar verdwijnen de twee buitendijks gelegen woningen. Alternatief 4 ontziet één van de twee buitendijkse woningen inclusief het bijbehorende landbouwbedrijf, maar een deel van de landbouwgrond (ca. 24 ha) verdwijnt. Bij 3 en 4 kan een kleine overnachtingshaven worden aangelegd. Alle alternatieven zijn van invloed op het bestaande ruimtegebruik. Alternatief 1, 3 en 4 behouden in ieder geval enige waarden in het gebied, waardoor het ruimtegebruik neutraal (0) wordt beoordeeld. Alternatief 2 wordt vanwege de vele gebruiksfuncties die verdwijnen negatief (-) beoordeeld. In alternatief 1 en 3 verdwijnen twee woningen, waardoor het effect op de woonfuncties negatief (-) beoordeeld wordt. In alternatief 2 verdwijnen 6 woningen, waardoor dit zeer negatief (--) beoordeeld wordt.

In Bijland worden de gebruiksfuncties begraafplaats, recreëren (jachthaven, dagrecreatie incl. strand en trailerhelling, varen incl. snelvaren, viswater, fietsen en wandelen), bestaande overnachtingshaven, watergebonden bedrijvigheid (Markering en loswal), bestaande rivieroverlaat en wonen beïnvloed door de voorgestelde alternatieven om de overnachtingsplaatsen aan te leggen. Alternatief 5 voorziet in het aanleggen van een grote overnachtingshaven, waarbij landbouw en begraafplaats zoveel mogelijk worden ontzien. De jachthaven met bijbehorende voorzieningen kan niet op deze locatie blijven. Ook de 2 woningen aan de Bijlandse weg ter hoogte van de huidige overnachtingshaven verdwijnen evenals een

dagrecreatiegebied/trailerhelling ten noorden van de jachthaven, het snelvaarwater en een gedeelte van het overig recreatiewater (ca. 35 ha water). Daarnaast gaat het bedrijf Deba naast de jachthaven erop achteruit qua ruimte. De huidige fiets- en wandelroutes (Pieterpad) op de Bijlandseweg worden aanzienlijk langer. In alternatief 6 wordt een grote overnachtingshaven aangelegd, waardoor landbouwgrond en de begraafplaats verdwijnen. De jachthaven kan blijven bestaan. De huidige overnachtingshaven wordt onderdeel van de nieuwe overnachtingshaven en zal tijdens realisatie hinder ondervinden. Alternatief 7 gaat ten koste van de begraafplaats en op een cruciale plek in de Bijlandplas verdwijnt recreatiewater (ca. 37 ha) waardoor de plas visueel wordt opgedeeld. In alternatief 8 gaat de aanleg van de haven alleen ten koste van de natuurwaarden (7,5 ha). Alternatief 6 en 8 zijn slechts beperkt van invloed op het ruimtegebruik, waardoor deze neutraal (0) worden beoordeeld. Alternatief 7 wordt vanwege de impact op het vaarwater, dat niet elders te compenseren is, als zeer negatief beoordeeld (--). Aangezien bij alternatief 5 alleen functies verdwijnen die elders gecompenseerd kunnen worden (jachthaven, trailerhelling en snelvaarwater), wordt deze beoordeeld als negatief (-). In alternatief 5 verdwijnen twee woningen, waardoor het effect op woonfuncties negatief (-) beoordeeld wordt. De andere alternatieven worden neutraal beoordeeld (0).

Bij de alternatieven Oude Waal gaat de aanleg van de overnachtingshaven voornamelijk ten koste van viswater (ca. 8-10 ha) en grasland (20-30 ha). Daarnaast worden de recreatieve waarden aangetast doordat het fiets- en wandelpad wordt verlegd. In alternatief 10 is de overnachtingshaven gecombineerd met de beoogde ontwikkeling van een oeversgeul gericht op extra natuurwaarden en hoogwaterveiligheid. De veerpont hoeft in dit alternatief niet verplaatst te worden. In alternatief 9 verdwijnt de groene beleving vanaf de veerpont en Millingen en is er geen ruimte om in de toekomst een oeversgeul te realiseren. Alternatief 9 wordt negatief (-) beoordeeld, alternatief 10 wordt neutraal (0) beoordeeld. In beide alternatieven treedt geen effect op woonfuncties op waardoor deze neutraal (0) worden beoordeeld.

Bij modernisering van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp gaan geen gebruiksfuncties verloren en worden geen nieuwe gebruiksfuncties gerealiseerd. Alternatief 11 wordt daardoor voor beide ruimtegebruik criteria neutraal (0) beoordeeld.

Tabel 1: Arealverlies voor natuur, landbouwgrond en water

Locatie	Alternatief	Natuur	Landbouw	Water
Beijenwaard	1. Groot buitendijks	3,9	27,2	11,0
	2. Groot binnendijks	0,8	42,7	5,1
	3. Klein buitendijks	1,9	22,3	6,9
	4. Klein binnendijks	2,7	24,0	4,7
Bijland	5. Groot in plas	2,7	3,0	46,4
	6. Groot op land	10,8	4,7	22,7
	7. Klein in de plas	4,1	1,9	36,8
	8. Klein op land	7,5	3,4	13,0
Oude Waal	9. Grote haven	10,6	30,8	10,6
	10. Kleine haven	9,3	20,9	8,3
Huidige haven	11. Modernisering	0,0	0,0	11,7

5. Effecten op belevingswaarden

Voor de alternatieven 1 en 2 in Beijenwaard geldt dat het dorp Spijk direct aan de haven komt te liggen. De haven is erg groot in verhouding tot de beperkte grootte van het dorp. Het dorp verliest daarmee een aantrekkelijk buitendijks gebied. Het dorp wordt dan tevens als enclave ingeklemd tussen industriële rivierfronten (steenfabriek, haven). Bij de binnendijkse alternatieven 2 en 4 verandert ook de relatie tussen dijk en dorp. De route tussen dorp en Lobith wordt langer, en de haven vormt hierin als het ware een onlogisch obstakel. In alternatief 3 behoudt het dorp Spijk een groene zone en (ook gevoelsmatig) afstand tot

de haven. De binnendijkse structuur van de Ameidsedam blijft in dit alternatief voor deel herkenbaar als lijnelement maar verliest de relatie met het buitendijkse. Alternatief 3 wordt beoordeeld als neutraal (0), alternatieven 1, 2 en 4 als negatief (-).

Voor de Bijland wordt in alternatief 5 een havenzone aan de oostelijke rand van de Bijlandplas. De huidige jachthaven en snelvaarzone moeten worden verplaatst. De plas wordt kleiner, maar de ruimtelijke structuur van de plas blijft intact. De ruimtelijke relatie tussen Tolkamer en de Bijland wordt echter afgesneden. Ook verandert de beleving vanaf de winterdijk 's-Gravenwaardsedijk. In de referentiesituatie heeft men wijds zicht over de plas, in dit alternatief ziet men eerst de haven, dan de dam daarom heen (die lager zal zijn dan de winterdijk) en daarna de plas. De bestaande natuurwaarden en landschappelijke waarden van het Helikopterveld, Tolkamerdijk, begraafplaats, overlaat en zandige rivieroeveren blijven behouden. In alternatief 6 verliest de Bijlandplas nauwelijks oppervlakte met recreatieve functies. Wel oogt de Bijlandplas als geheel groter in de beleving vanaf de weg. Er blijft een vanzelfsprekende relatie tussen Tolkamer en de Bijland en de jachthaven kan op zijn huidige locatie behouden blijven. In alternatief 7 verdwijnt de open ruimtelijke structuur van de Bijlandplas en ontstaan in feite twee segmenten: die tussen eilandjes en camping en die van de noordoostelijke plas. Er ontstaat een verwarrende landschappelijke situatie met verschillende invaaropeningen gezien vanaf de rivier. De relatie jachthaven en de recreatieve toegang tot de Bijlandplas wordt sterk gehinderd door de instekende haven. Alternatief 8 daarentegen blijft de Bijlandplas geheel intact. De ontsluitingsweg wordt gedeeltelijk aangepast op de contour van de nieuwe haven. Dit biedt kansen om de route voor vrachtverkeer, fietsers en wandelaars te verbeteren. De relatie tussen Tolkamer en de Bijland blijft bestaan. Het geheel heeft een logische configuratie. Samenvattend wordt de alternatieven 6 en 8 neutraal (0), alternatief 5 negatief (-) en alternatief 7 als zeer negatief beoordeeld (--).

In de Oude Waal wordt met alternatief 9 wordt een grote overnachtingshaven aangelegd, waarbij het aanzicht van dit gebied sterk wijzigt. Van een heel groen en fijnmazig landschap met twee steenfabrieks-terreinen verandert het in een aaneengesloten grootschalige industriële zone langs de rivier. De bestaande natuurlijk begroeide kleiputten en de dichtbegroeide mondingssloot van de Oude Waal gaan verloren. Het oude ontwateringsslujsje verliest zijn functie, maar kan desgewenst wel worden behouden als relict. Bij de kleine haven in combinatie met de oevergeul (alternatief 10) blijft het groene en natuurlijk karakter deels behouden, zowel aan de kant van Pannerden als van de overkant van de rivier (Millingen). Het biedt de gelegenheid om de haven te voegen in de landschappelijke structuur van de Oude Waal. De haven kan het nu verlandde gedeelte van de oorspronkelijke restgeul weer als water herkenbaar maken. Voor beide Oude Waal alternatieven geldt dat de kwaliteit van de woonomgeving van de woningen Kijfwaard en recreatieve waarde van het gebied kleiner worden. Al met al wordt alternatief 10 als negatief (-) en alternatief 9 als zeer negatief (--) beoordeeld.

Modernisering van de bestaande overnachtingshaven heeft geen effect op de beleving. Het geheel wordt misschien als iets efficiënter en netter ervaren.

6. Samenvatting beoordeling ruimtelijke aspecten

	Infrastructuur		Sociale veiligheid	Ruimtegebruik		Ruimtelijk landschappelijke beleving
	Lokale ontsluitingswegen	Lokale fiets- en wandelroutes		Gebruiksfuncties	Woonfuncties	
1 Beijenwaard groot buitendijks	0	0	-	0	-	-
2 Beijenwaard groot binnendijks	0	-	-	-	--	-
3 Beijenwaard klein buitendijks	0	0	0	0	-	0
4 Beijenwaard klein binnendijks	0	-	0	0	0	-
5 Bijland groot in plas	+	-	0	-	-	-
6 Bijland groot op land	0	0	0	0	0	0
7 Bijland klein in plas	0	0	0	--	0	--
8 Bijland klein op land	+	0	0	0	0	0
9 Oude waal groot	0	-	+	-	0	--
10 Oude Waal klein	0	-	+	0	0	-
11 Optimalisatie Tuindorp	0	0	0	0	0	0