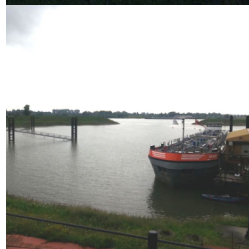


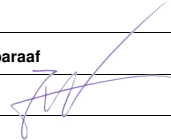
Samenvatting Plan- en ProjectMER



Projectteam Overnachtingshaven Lobith

Samenvatting Plan- en ProjectMER

referentie	projectcode	status
AH660-1/15-018.678	AH660-1	definitief
projectleider	projectdirecteur	datum
drs. J.M. van Nieuwpoort	drs. J.M. van Nieuwpoort	13 november 2015

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

INHOUDSOPGAVE

blz.

1. AANLEIDING, OPGAVE EN AANPAK	1
1.1. Waarom een nieuwe overnachtingshaven?	1
1.2. Opgave	1
1.3. MIRT-aanpak	3
2. PLANMER	5
2.1. Afbakening plan- en studiegebied PlanMER	5
2.2. Alternatievenonderzoek	6
2.3. Beschrijving alternatieven	6
2.4. Kansrijke alternatieven	9
3. PROJECTMER	13
3.1. Beschrijving huidige situatie en autonome ontwikkeling	13
3.2. Variantenonderzoek	14
3.3. Beschrijving inrichtingsvarianten	14
3.3.1. Inrichtingsvarianten Tuindorp	14
3.3.2. Inrichtingsvarianten Spijk	15
3.4. Effecten en beoordeling inrichtingsvarianten	18
3.4.1. Tuindorp	18
3.4.2. Spijk	18
3.4.3. Mitigerende en compenserende maatregelen	19
3.5. Voorkeursvariant	19
3.5.1. Beschrijving voorkeursvariant Tuindorp	19
3.5.2. Beschrijving voorkeursvariant Spijk	20
3.6. Effecten en beoordeling voorkeursvarianten	22
3.6.1. Tuindorp	22
3.6.2. Spijk	22
3.6.3. Tijdelijke effecten	24
3.6.4. Grensoverschrijdende effecten	24
3.6.5. Mitigatie en compensatie	24
4. VERVOLG	27
laatste bladzijde	27

BIJLAGEN

aantal blz.

-

1. AANLEIDING, OPGAVE EN AANPAK

1.1. Waarom een nieuwe overnachtingshaven?

Overnachtingshavens dragen bij aan een veilige en vlotte doorstroming van het scheepvaartverkeer op de rivier. Schippers moeten zich houden aan de maximale vaar- en rusttijden uit de Binnenvaartwet. De Richtlijn Vaarwegen schrijft daarom voor dat overnachtingshavens niet langer dan circa 2 uur varen (circa 30 kilometer) uit elkaar mogen liggen.

Op de Waal, tussen Tiel en de Duitse grens, is er een tekort aan ligplaatsen voor de binnenvaart. De bestaande overnachtingshaven bij Tuindorp is te klein. Bovendien is deze haven sterk verouderd en niet geschikt voor grotere schepen. Door Overnachtingshaven Tuindorp te moderniseren (circa 20 ligplaatsen) en door de aanleg van een nieuwe haven bij Spijk (circa 50 ligplaatsen), is de binnenvaart hier in de toekomst verzekerd van voldoende ligplaatsen. Zo hoeven schippers niet langer op de rivier voor anker te gaan.



1.2. Opgave

De behoefte aan overnachtingsplaatsen is door het Ministerie van Infrastructuur en Milieu onderzocht in 1995, 2007 en 2010. In 2013 is het onderzoek geactualiseerd en is andermaal aangetoond dat in de omgeving van Lobith behoefte is aan circa 70 ligplaatsen voor de binnenscheepvaart¹. De bestaande overnachtingshaven bij Tuindorp biedt plaats aan circa 23 schepen. De ligplaatsen in deze haven zijn sterk verouderd en zijn niet geschikt voor grotere schepen.

¹ Toekomstige Ligplaatsbehoefte Overnachtingshaven Lobith 2013, Ministerie I&M, RWS WVL, oktober 2013.

Vanwege het belang van een goede regionale inpassing van een nieuwe overnachtingshaven, heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu aan Provincie Gelderland gevraagd om, samen met de gemeente Rijnwaarden en Rijkswaterstaat Oost-Nederland, te zoeken naar een geschikte locatie voor de gewenste uitbreiding van het aantal ligplaatsen¹.

M.e.r.-plicht

Voor de voorgenomen activiteiten om de haven te realiseren geldt een m.e.r.-plicht. Deze plicht komt voort uit het Besluit m.e.r. en uit de Natuurbeschermingswet 1998. Het besluit waarbij de m.e.r. vereist is, betreft een inpassingsplan. Een m.e.r.-procedure wordt uitgevoerd om voldoende milieu-informatie te verstrekken zodat een goed besluit over het inpassingsplan genomen kan worden. De m.e.r.-procedure voor het project Overnachtingshaven Lobith is formeel gestart met de publicatie van de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau' in mei 2013. Deze notitie tezamen met het advies van de Commissie m.e.r., vormen het uitgangspunt voor het op te stellen milieueffectrapport (MER). Het opstellen van het MER heeft in twee fasen plaatsgevonden (zie ook afbeelding 1.1). In de eerste fase is een PlanMER opgesteld gericht op het onderzoek naar verschillende locaties. Op dit MER en de uitgangspuntennotities voor het ProjectMER heeft de Commissie m.e.r. in oktober 2014 een positief toetsingsadvies uitgebracht. In de tweede fase is de gekozen locatie verder uitgewerkt. De resultaten zijn neergelegd in een gecombineerde Plan- en ProjectMER ter ondersteuning van het inpassingsplan.

Notitie Reikwijdte en detailniveau

In de notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn de inhoudelijke eisen voor het PlanMER en ProjectMER aangegeven. Deze notitie vormt als het ware het 'spoorboekje' voor het MER. In het Plan- en ProjectMER is onderzoek gedaan naar diverse milieuthema's: scheepvaart, rivierkunde, natuur, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, gezondheid en leefbaarheid², bodem en water, landschap, cultuurhistorie (inclusief archeologie) en ruimtegebruik. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport ook enkele hoofdpunten aangegeven. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming als de volgende informatie ontbreekt:

- onderbouwing van nut en noodzaak en capaciteit van een overnachtingshaven in de omgeving van Lobith;
- inzicht in de samenhang tussen locatiekeuze, de uiteindelijke inrichting van de haven en de inpassing in de omgeving;
- inzicht in de gevolgen voor de leefomgeving, niet alleen sectoraal, maar integraal en in cumulatie;
- een passende beoordeling waarin de gevolgen voor de Natura 2000-gebieden die door het voornemen beïnvloed kunnen worden, zijn beschreven.

Daarnaast heeft de Commissie m.e.r. geadviseerd de scope van de locatiestudie uit te breiden met de bestaande haven bij Tuindorp. Hiermee verwachtte de Commissie letterlijk ruimte te vinden voor een goede inpassing van een nieuwe haven.

¹ In de opdrachtbrief van 2 juli 2012 verleent de minister de opdracht aan het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland om onder gezamenlijke verantwoordelijkheid van Rijk, provincie en gemeente voor het project overnachtingshaven Lobith de voorkeursbeslissing (MIRT 2) voor te bereiden.

² Het thema gezondheid is alleen in het PlanMER als onderzoeksthema meegenomen.

1.3. MIRT-aanpak

Het project overnachtingshaven Lobith volgt de MIRT-systematiek. Het MIRT (Meerjaren-programma Infrastructuur, Ruimte en Transport) is het rijksinvesteringsprogramma voor ruimtelijke projecten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu dat jaarlijks wordt vastgelegd in het MIRT projectenboek. Het bijbehorende spelregelkader¹ geeft een beschrijving van de belangrijkste processtappen die projecten en programma's in het ruimtelijk, fysieke domein moeten doorlopen.

Afbeelding 1.1. geeft weer hoe de MIRT-systematiek is vertaald naar de aanpak van het project overnachtingshaven Lobith. Met de ondertekening van de Intentieovereenkomst hebben Rijk, provincie Gelderland en gemeente Rijnwaarden afgesproken om de locatiekeuze gezamenlijk voor te bereiden². Na deze startbeslissing is een verkenning uitgevoerd, waarin verschillende locatiealternatieven zijn bestudeerd en beoordeeld³. De resultaten van het onderzoek naar de verschillende locaties zijn neergelegd in een PlanMER. De verkenningsfase is medio 2014 afgesloten met een bestuurlijk gedragen Voorkeursbeslissing en Samenwerkingsovereenkomst. Het voorkeursalternatief is vervolgens in de planuitwerkingsfase meer in detail uitgewerkt in een provinciaal inpassingsplan, met bijbehorende ProjectMER en vier plandragende vergunningen. De planuitwerkingsfase zal worden afgerond met de projectbeslissing, waarna de aanbesteding en realisatie van het project volgt.

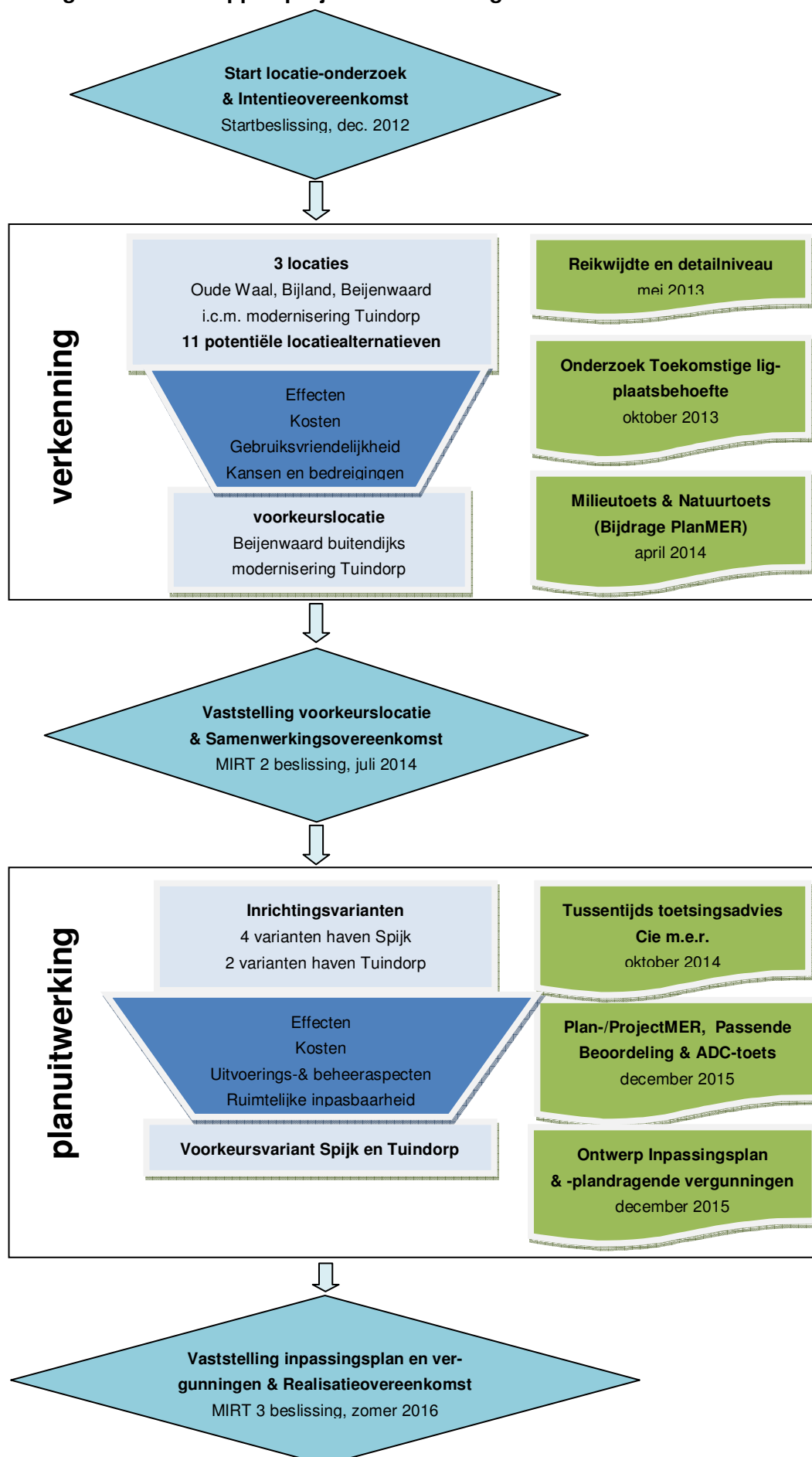
Een toelichting op het PlanMER en ProjectMER staat in respectievelijk hoofdstuk 2 en hoofdstuk 3 van deze samenvatting.

¹ Het project overnachtingshaven Lobith valt nog onder het oude MIRT spelregelkader.

² Op 20 december 2012 hebben de samenwerkende partijen een intentieovereenkomst 'Overnachtingshaven Lobith' ondertekend waarmee de gezamenlijke voorbereiding voor de locatiekeuze is gestart.

³ Voorafgaand aan de MIRT verkenning is een brede verkenning uitgevoerd. De resultaten van deze strategische locatiestudie zijn in 2010 gerapporteerd in het rapport 'Strategische Afwegingsnotitie' van Arcadis.

Afbeelding 1.1. Processtappen project Overnachtingshaven Lobith



2. PLANMER

In de eerste fase (de verkenningfase) zijn verschillende locaties afgewogen voor de aanleg van circa 70 nieuwe ligplaatsen. Op basis van het onderzoek is een voorkeurslocatie gekozen. De alternatieve locaties zijn hiermee afgevalen.

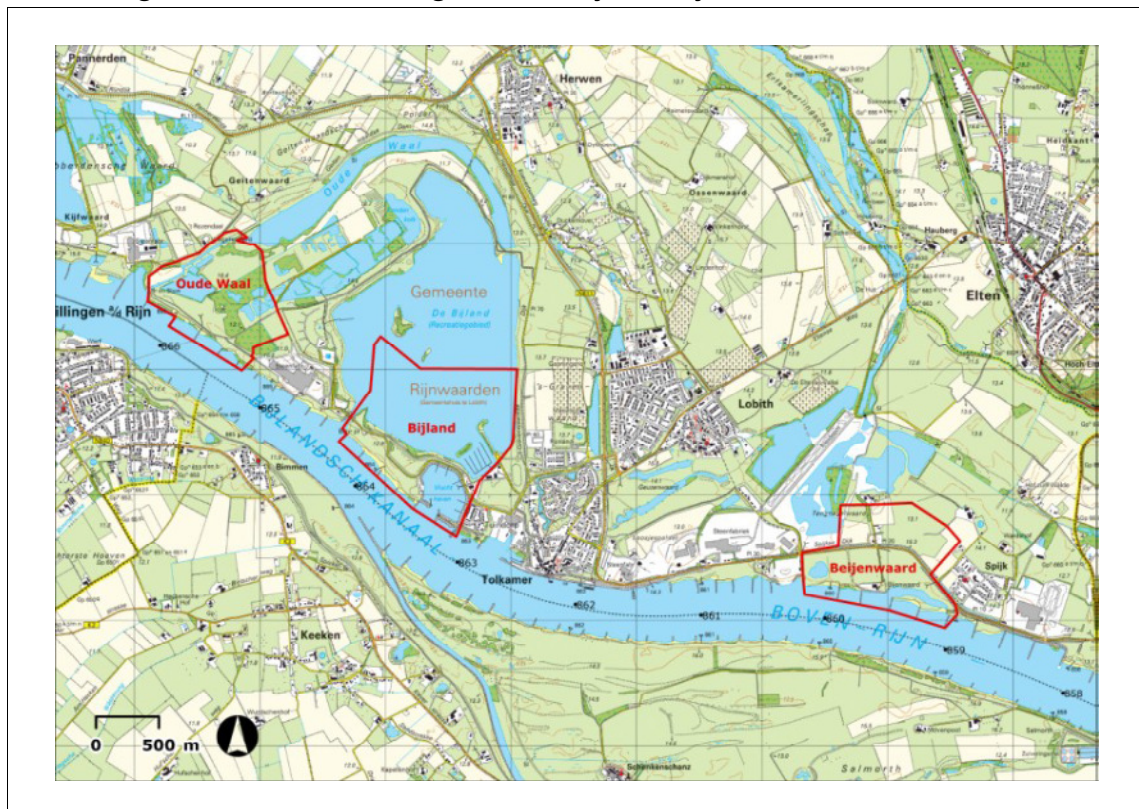
2.1. Afbakening plan- en studiegebied PlanMER

Zoekgebied voor uitbreiding ligplaatsen

Voor de uitbreiding van het aantal ligplaatsen is aanvankelijk een zoekgebied aangewezen aan weerszijden van de Boven-Rijn en de Waal, tussen de rivierkilometers 857,6 en 870. Binnen dit zoekgebied is gezocht naar een geschikte locaties voor een nieuwe overnachtingshaven. Hierbij zijn in eerste instantie zes mogelijke locaties vergeleken, te weten: Millingerwaard, Klompenwaard, Lobberdense Waard, Oude Waal, Bijland en Beijenwaard. Bij de onderlinge vergelijking is onder meer gekeken naar de aspecten rivierkunde, scheepvaart, natuur, ruimtelijke inpassing en regionale economie. Uit dit locatieonderzoek uit 2010¹ is vanwege nautische (scheepvaartkundige) overwegingen gebleken dat drie locaties in aanmerking komen voor de aanleg van een overnachtingshaven, te weten de locaties Beijenwaard, Bijland en Oude Waal.

In de verkenningfase zijn drie locaties beschouwd: Oude Waal, Bijland en Beijenwaard, allen gelegen in de gemeente Rijnwaarden. De locaties zijn weergegeven in afbeelding 2.1.

Afbeelding 2.1. Drie locaties langs Boven-Rijn en Bijlandsch kanaal



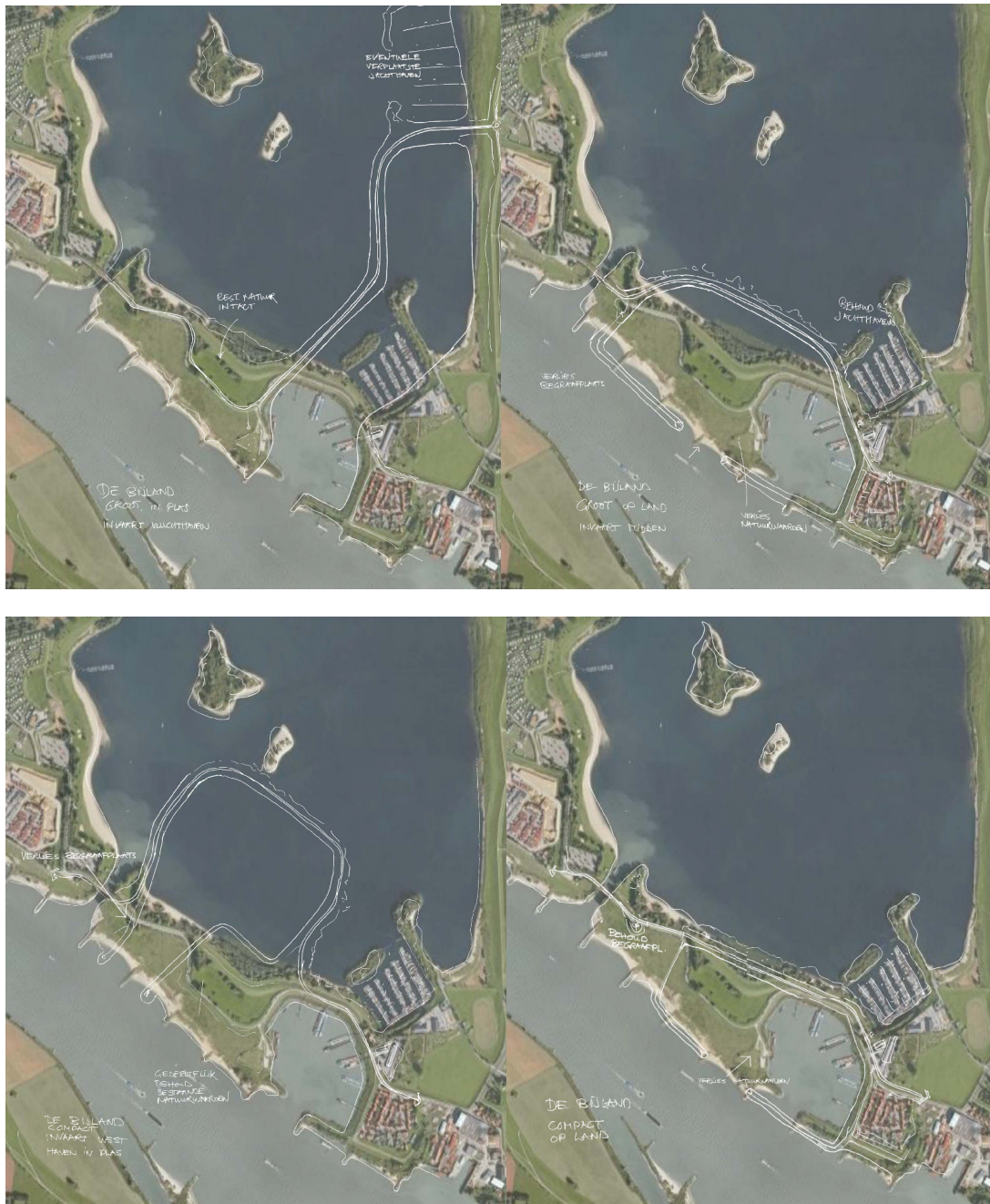
¹ Arcadis 2010, Strategische Afwegingsnotitie, 2010.

Bijland

De locatie Bijland omvat de huidige overnachtingshaven, de oeverzone ten westen van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp en een gedeelte van de Bijlandse plas, die in de loop van de 19e en 20e eeuw is gegraven voor klei- en zandwinning. De plas heeft een recreatieve functie met een verbinding met de rivier. De plas wordt in het winterseizoen benut door rustende watervogels. Aan de oostzijde ligt Tolkamer en het markante Tuindorp uit 1920.

Voor de locatie zijn vier alternatieven samengesteld (zie afbeelding 2.3) met als doel de bandbreedte van effecten op deze locatie inzichtelijk te maken. In één alternatief (klein in plas) kan de bestaande overnachtingshaven als zelfstandige haven worden behouden, waardoor twee havenmondingen vlak bij elkaar worden gesitueerd. In de andere drie alternatieven wordt de bestaande overnachtingshaven onderdeel van een nieuwe, grotere haven.

Afbeelding 2.3 Alternatieven Bijland: grote haven in plas (linksboven), grote haven op land (rechtsboven), kleine haven in plas (linksonder) en kleine haven op land (rechtsonder)



Oude Waal

De locatie 'Oude Waal' ligt in het zuidwestelijk deel van de Bijlandse Waard en ligt in het verlengde van een oude restgeul. Deze restgeul is verbonden met de rivier via een oude sluis. De locatie is omsloten door twee grote steenfabrieken (Kijfwaard en de Bylandt) en omvat een redelijk besloten gebied door dichte bosopslag. In het kader van de hoogwaterwaterbescherming en de Kaderrichtlijn Water is bepaald dat hier een oevergeul wordt aangelegd.

Om inzicht te krijgen in de effecten van een overnachtingshaven in dit zoekgebied zijn twee alternatieven samengesteld (zie afbeelding 2.4). Het alternatief met een grote haven biedt ruimte aan 70 ligplaatsen en maakt gebruik van vrijwel het gehele gebied. Er is dan geen ruimte meer voor de oevergeul. Bij het alternatief met een kleine haven wordt wel ruimte geboden voor realisatie van de oevergeul.

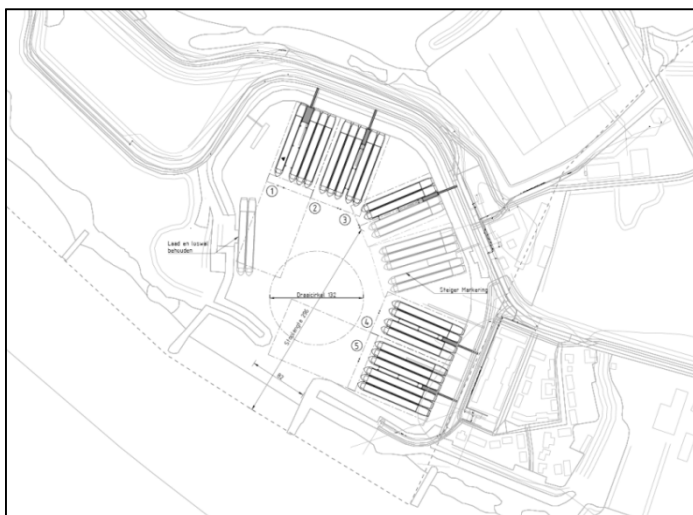
Afbeelding 2.4. Alternatieven Oude Waal: grote haven zonder oevergeul (links) en kleine haven met oevergeul (rechts)



Moderniseren overnachtingshaven Tuindorp

Modernisering van de bestaande haven (circa 20 ligplaatsen) kan samen met een kleine (nieuwe) haven (circa 50 ligplaatsen) ook voorzien in de ligplaatsbehoefte. In de bestaande overnachtingshaven is een loswal aanwezig en liggen afmeer- en werkvoorzieningen voor scheepsreparatie. In het alternatief voor modernisering is getracht om deze functies te behouden (zie afbeelding 2.5).

Afbeelding 2.5. Alternatief modernisering Tuindorp



2.4. Kansrijke alternatieven

Op basis van de uitgevoerde verkenning van de 11 potentiële locaties zijn drie locatiealternatieven als kansrijk aangemerkt voor realisatie van circa 70 ligplaatsen:

- een nieuwe haven in de Bijlandse plas;
- een nieuwe haven in de Beijenwaard, in het buitendijkse gebied;

- modernisering van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp in combinatie met een nieuwe (kleinere) haven in de Beijenwaard, in het buitendijkse gebied.

Bij de trechtering naar de kansrijke locaties hebben de volgende aspecten een rol gespeeld:

- effecten op de omgeving in de vorm van een milieutoets en een natuurtoets (PlanMER)¹;
- kosten voor aanleg, beheer en onderhoud voor de realisatie van een overnachtingshaven op de locaties;
- nautische geschiktheid van de locaties op basis van expert judgement van onder andere Koninklijke Schuttevaaier, de belangenvereniging van binnenvaartschippers (gebruikersperspectief);
- kansen en bedreigingen van de ontwikkeling van een overnachtingshaven voor andere functies in en ruimtelijke kwaliteit van het gebied²;

Over de drie kansrijke locaties zijn de volgende conclusies getrokken in het PlanMER.

Een nieuwe haven in de Bijlandse plas (Alternatief 5 - Bijland groot in plas)

Dit alternatief is als kansrijk aangemerkt als hiermee een (economische) impuls gegeven kan worden aan recreatieve functies in en rond de plas. Het beperken van de verkeersoverlast in Tuindorp is een groot voordeel van dit alternatief. De significant negatieve effecten op natuur en de extra geluidsoverlast in de woonwijk Vierkenschot lijken echter wel een grote belemmering. De geluidsoverlast kan mogelijk worden beperkt door een minder langgerekte vormgeving van de haven, maar dat gaat ten koste van de ruimtelijke structuur en/of van een deel van het stroomdalgrasland. Ook moeten verschillende gebruiksfuncties worden verplaatst en verdwijnen twee woningen. De woningen kunnen mogelijk worden gespaard als de haven hier circa 50 meter westelijker komt te liggen.

Een nieuwe haven in de Beijenwaard, in het buitendijkse gebied (Alternatief 1 - Beijenwaard groot buitendijks)

Dit alternatief komt op veel aspecten als één van de gunstiger alternatieven naar voren. Binnen de locatie zijn, vanwege ruimtegebrek, weinig mogelijkheden meer voor optimalisatie. De kosten zijn relatief hoog door de benodigde damwanden en de aanwezige stortplaats. De bestaande overnachtingsplaatsen bij Tuindorp kunnen worden opgeheven, hetgeen de vraag oproept hoe de vrijkomende ruimte dient te worden gebruikt. Op dit moment is geen gewenste nieuwe functie voor de bestaande haven bekend.

Een nieuwe (kleine) haven in de Beijenwaard, in het buitendijkse gebied (Alternatief 3 - Beijenwaard klein buitendijks)

Bij dit kleine alternatief wordt de bestaande overnachtingshaven gemoderniseerd. Dit is voor de scheepvaartveiligheid naar verwachting minder gunstig, maar geeft wel invulling aan het streven naar duurzaam en zuinig ruimtegebruik. Dit alternatief kan enkele negatieve effecten van het alternatief Beijenwaard 'groot' beperken. Echter ook dit alternatief gaat ten koste van de buitendijkse bebouwing. Uitgaande van het afbreken van deze bebouwing, zijn de volgende optimalisaties denkbaar:

- invaart verbeteren (verplaatsen naar het midden van de locatie);
- kosten besparen met meer afstand tot dijk (minder damwanden);
- mogelijkheid voor een combinatie met een laad- en loswal aan de westzijde;
- betere landschappelijke inpassing aan de oostzijde bij Spijk;
- (iets) grotere afstand schepen tot Spijk geeft minder effect op leefomgeving.

¹ Lieveense/CSO, 2014 Milieutoets ten behoeve van de locatiekeuze overnachtingshaven Lobith, Bijdrage voor het gedeelte planMER in de gecombineerde plan- en projectMER, april 2014, 13M3011-019.

² BVR adviseurs i.s.m. CSO Lieveense en samenwerkingsverband Provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en gemeente Rijnwaarden, 2013. Kansen en bedreigingen voor gebied en haven, rapportage ten behoeve van de locatieafweging Overnachtingshaven Lobith Documentnummer: 13M3011-047, Rotterdam november 2013.

Keuze voorkeurslocatie

De resultaten van de verkenning zijn neergelegd in de Notitie voorlopige locatiekeuze Overnachtingshaven Lobith¹. Op basis van deze notitie is op 16 december 2013 door de stuurgroep overnachtingshaven Lobith een voorlopige voorkeur uitgesproken voor de locatie Beijenwaard buitendijks in combinatie met het moderniseren van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp.

Deze voorlopige voorkeur is ingegeven door de afweging dat deze combinatie wel mogelijkheden biedt voor een goede ruimtelijke inpassing. De beschikbaarheid over twee overnachtingshavens blijkt geen hogere levensduurkosten met zich mee te brengen. Tevens sluit het behouden van de overnachtingshaven Tuindorp aan bij het overheidsstreven naar duurzaam en zuinig ruimtegebruik. Verder zijn de mogelijkheden voor mitigatie naar verwachting goed in te passen en zijn de compensatieverplichtingen, in vergelijking met de twee andere kansrijke locaties, relatief eenvoudig te realiseren. Daarmee is de vergunbaarheid van deze voorlopige voorkeurslocatie in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 positief ingeschat.

De voorkeurslocatie is in juli 2014 vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst tussen Rijk, provincie Gelderland en gemeente Rijnwaarden. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft daarnaast een Voorkeursbeslissing (MIRT 2-besluit) genomen, waarin de locatiekeuze definitief is vastgelegd².



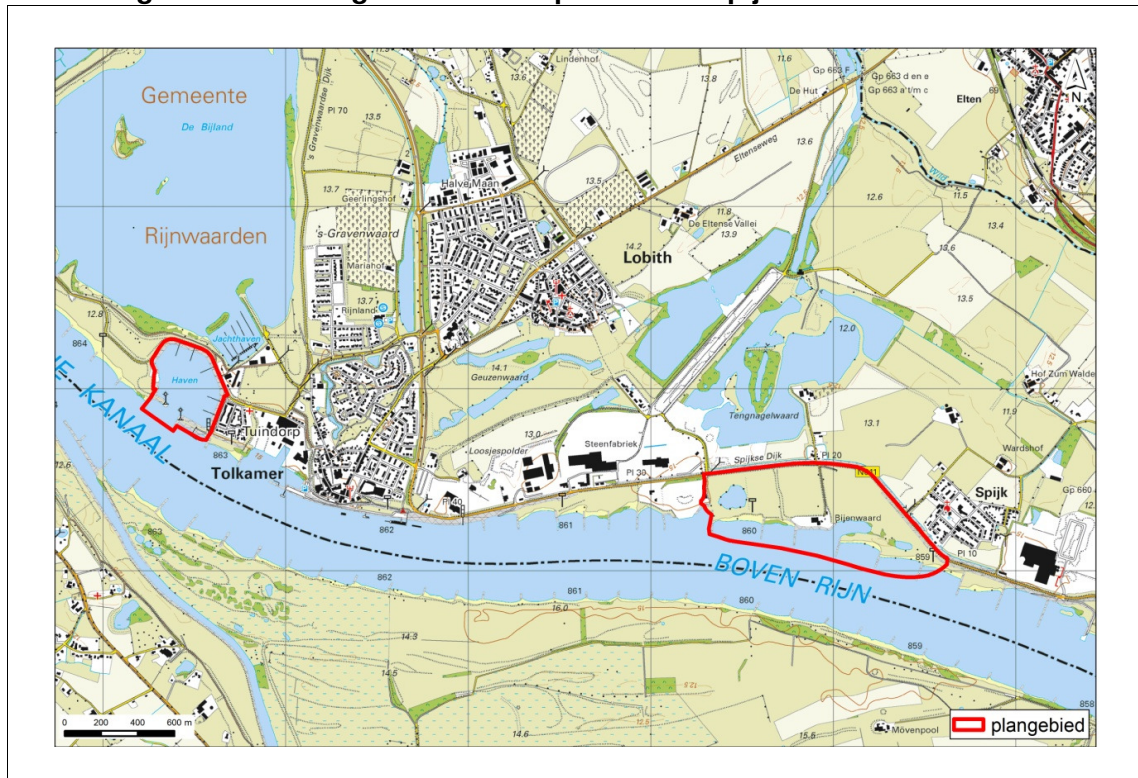
¹ Provincie Gelderland. Notitie Locatiekeuze overnachtingshaven Lobith, 30 april 2014.

² Ministerie van I&M. Voorkeursbeslissing Overnachtingshaven Lobith onderdeel van MIRT-project Toekomstvisie Waal. Brief van 3 juli 2014. Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 33 750 A, nr. 92.

3. PROJECTMER

In de planuitwerkingsfase (MIRT 3-fase) wordt de definitieve inrichting van de gekozen locatie bepaald en in het ProjectMER beoordeeld op milieueffecten. De planuitwerking richt zich daarmee op de kleine haven in de Beijenwaard (verder haven Spijk genoemd) en de bestaande haven bij Tuindorp (zie afbeelding 3.1). De planuitwerking heeft plaatsgevonden samen met specialisten, bevoegde gezagen, omwonenden, gebruikers en andere belanghebbenden.

Afbeelding 3.1. Plangebied Tuindorp en Haven spijk



3.1. Beschrijving huidige situatie en autonome ontwikkeling

De bestaande overnachtingshaven ligt ter hoogte van rivierkilometer 863,4, direct ten westen van de woonwijk Tuindorp van Tolkamer. De haven heeft een theoretische capaciteit voor 23 schepen CEMT klasse IV (85 meter lengte), inclusief twee ligplaatsen voor schepen met gevaarlijke of schadelijke stoffen aan boord (kegelschepen). Daarnaast liggen in de haven een werksteiger van een bedrijf voor scheepsreparatie (Markerink), een laad- en loskade van een zandwinbedrijf (K3Delta) en een steiger van Rijkswaterstaat.

De locatie Spijk betreft een uiterwaard (de Beijenwaard) van ongeveer 53 ha op de noordoever van de Boven-Rijn tussen rivierkilometer 859,0 en 860,2. De locatie ligt ten westen van de woonkern Spijk. Aan de westzijde van het plangebied ligt een sorteer- en overslaglocatie voor zand en grind (Wezendonk). Ten noorden wordt het plangebied begrensd door de Spijksedijk. De Spijksedijk ontsluit Spijk met Tolkamer en is een belangrijke route voor zowel vrachtverkeer als voor de schoolgaande jeugd uit Spijk. Ook lopen over deze dijk enkele recreatieve routes: het Pieterpad en de fietsknooppuntenroutes. Deze combinatie van verkeersstromen levert potentieel gevaarlijke situaties op.

Het project Overnachtingshaven Lobith heeft relaties met andere projecten. Vooral het Deltaprogramma is relevant. In het kader van het Deltaprogramma zijn de Rijnstrangen gereserveerd voor retentie. Een mogelijk inlaatpunt is een overlaat in de waterkering langs de Beijenwaard. Daarnaast voorziet het Hoogwaterbeschermingsprogramma in een nieuwe normering en een nieuw wettelijk toets- en ontwerpinstrumentarium voor primaire waterkeringen. Aanscherping van de normen voor hoogwaterveiligheid kan betekenen dat de primaire waterkering achter de Beijenwaard niet meer voldoet¹.

Verder staat in het kader van het Hoogwaterbeschermingsprogramma de dijkversterking Spijksedijk gepland. Hier kan nog niet op geanticipeerd worden, omdat de eisen waaraan deze dijk moet voldoen, op dit moment nog onbekend zijn. Deze toekomstige dijkversterking heeft een nauwe relatie met de beoogde toekomstige doortrekking van het vrijliggende fietspad op de Spijksedijk vanaf de haven richting enerzijds Tolkamer en anderzijds de Duitse grens.

3.2. Variantenonderzoek

In het kader van het ProjectMER is voor beide havens (Tuindorp en Spijk) een aantal inrichtingsvarianten ontwikkeld en beoordeeld op milieueffecten. In het onderzoek voor het ProjectMER is rekening gehouden met het (vrijwillige) toetsingsadvies over de milieutoets², waarin de Commissie m.e.r. ook enkele aanbevelingen heeft gedaan voor het onderzoek in het kader van het ProjectMER.

Daarnaast zijn ook andere aspecten in beeld gebracht, zoals kosten, beheer en onderhoud, integrale veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Op basis van een integrale beoordeling van deze aspecten en de milieueffecten is uit de inrichtingsvarianten voor beide havens een voorkeursvariant samengesteld. Dit was mogelijk doordat de inrichtingsvarianten bestaan uit bouwstenen die afzonderlijk van elkaar opnieuw kunnen worden opgebouwd.

In paragraaf 3.3 van deze samenvatting volgt een beschrijving van de inrichtingsvarianten voor zowel Tuindorp (paragraaf 3.3.1) als Spijk (paragraaf (3.3.2)). Vervolgens wordt - na de effectbeschrijving en -beoordeling van de inrichtingsvarianten in paragraaf 3.4 – voor beide havens de voorkeursvariant toegelicht (paragraaf 3.5).

3.3. Beschrijving inrichtingsvarianten

3.3.1. Inrichtingsvarianten Tuindorp

Voor Tuindorp zijn twee inrichtingsvarianten onderzocht:

- variant 1: Basisvariant;
- variant 2: Uitgebreide variant.

Afbeelding 3.2 toont de inrichtingsschetsen van deze beide varianten.

¹ Voor de regionale waterkering rondom de haven Tuindorp is de nieuwe normering vanuit Deltaprogramma niet relevant.

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

Afbeelding 3.2. Inrichtingsschetsen Tuindorp: basisvariant (links) en uitgebreide variant (rechts)



In de basisvariant wordt de huidige haven gehandhaafd, met het huidige aantal parkeerplaatsen voor auto's en de aanleg van walstroom. Deze variant gaat uit van circa 20 schepen met een lengte van 110 meter. Deze variant is vooral gericht op een veilige invaart voor scheepvaart en een goede inrichting en vervanging van de steigers en omvat ook radardekking ten behoeve van de in- en uitvaart. Daarnaast geldt dat de functie van de bedrijven Markerink en K3Delta gerespecteerd wordt. De huidige aanlegvoorziening voor Rijkswaterstaatvaartuigen vervalt, net als de huidige steiger voor kegelschepen. Deze voorzieningen komen terug in de nieuwe haven bij Spijk. De meerpalenrij en de ankerplaatsen in de rivier komen te vervallen.

De uitgebreide variant kent naast dezelfde aanpassingen als de basisvariant nog een aantal optimalisaties:

- de havenmond wordt verbreed door het onderwatertalud van de westelijke dam af te graven en het aanbrengen van een damwand;
- de oostelijke havendam wordt aan het uiteinde voorzien van een verticale constructie, met aan het uiteinde een havenpaal met havenlicht. In de praktijk dient het havenhoofd bij de in- en uitvaart als oriëntatiepunt, waarmee de haven nauwkeuriger, en dus veiliger, kan worden in- en uitgevaren.

Aan de benedenstroomse havendam is een langsdam geprojecteerd om te onderzoeken of deze sedimentatie in de havenmond te beperkt.

3.3.2. Inrichtingsvarianten Spijk

Voor de overnachtingshaven bij Spijk zijn vier inrichtingsvarianten ontwikkeld voor het faciliteren van ongeveer 50 schepen met een lengte van 135 meter en een breedte van 11,4 meter. Aan de ontwikkelde varianten ligt een aantal motieven ten grondslag die verband houden met:

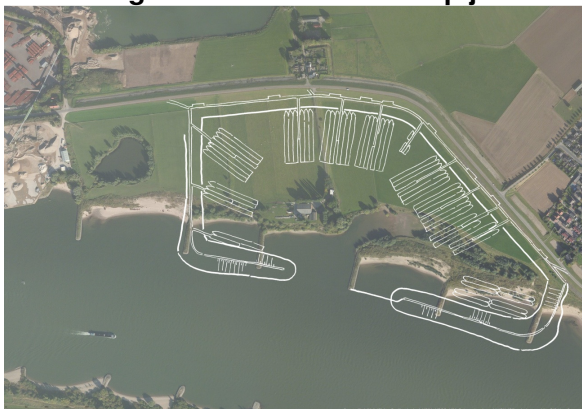
- afstand tot woon- en leefmilieu Spijk en Ameidsedam;
- afstand tot de dijk aan de noordzijde van de voorziene haven;
- wel/niet ontgraven van de bodemverontreiniging (vuilstort) ter plaatse van de waterplas.

Afbeeldingen 3.3 t/m 3.6 tonen schetsen van de inrichtingsvarianten van de haven bij Spijk. Deze inrichtingsvarianten zijn opgebouwd uit bouwstenen. Met deze bouwstenen zijn vier varianten gekozen die het brede spectrum van effecten in beeld brengen. De varianten variëren op de volgende bouwstenen:

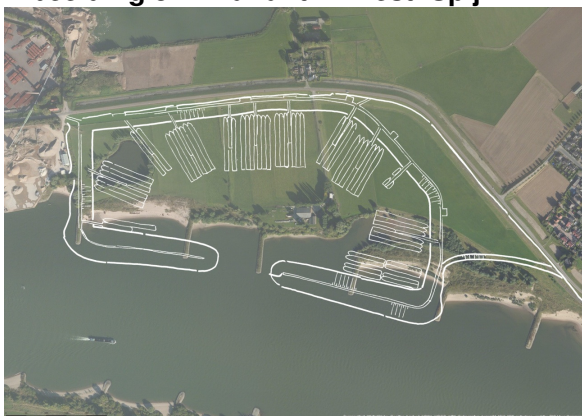
- ligging in de uiterwaard: oost, west of zuid;
- ontgraven vuilstort: wel of niet;
- vormgeving haveningang: talud, kort damwandscherm of lang damwandscherm;
- hoogte havendammen: hoogste punt variërend van NAP +13,35m tot NAP +17,00m;
- afwerking oever: damwand, talud of combinatie;
- ligging kegelschepen: westelijk of oostelijk in de haven.



Afbeelding 3.3. Variant 1 'Oost' Spijk



Afbeelding 3.4. Variant 2 'West' Spijk



Afbeelding 3.5. Variant 3 'Zuid' Spijk



Afbeelding 3.6. Variant 4 'Bril' Spijk



3.4. Effecten en beoordeling inrichtingsvarianten

Voor het ProjectMER zijn de mogelijke milieueffecten van de inrichtingsvarianten voor een groot aantal aspecten onderzocht. Hieronder volgt een toelichting op de effectbeoordeling van de inrichtingsvarianten voor Tuindorp en Spijk.

3.4.1. Tuindorp

Een belangrijke bevinding uit de effectbeoordeling is dat beide inrichtingsvarianten leiden tot een verbetering van de scheepvaartveiligheid vanwege de verbeterde afmeersituaties en manoeuvreerbaarheid in de haven. Ook is er een verbetering van de externe veiligheid, omdat de ligplaatsen voor schepen met een gevaarlijke lading worden verplaatst naar de nieuw aan te leggen haven Spijk.

Daarnaast zijn er ook verschillen in effecten tussen beide varianten. De belangrijkste onderscheidende effecten zijn:

- scheepvaart: in de uitgebreide variant wordt de haveningang verbreed. Dit werkt positief door op een vlotte, en veilige invaart van de langere schepen;
- ruimtelijke aspecten: de aanvullende voorzieningen in de uitgebreide variant betekenen een kwaliteitsimpuls voor de gebruiksfunctie van de overnachtingshaven;
- rivierkunde: de uitgebreide variant heeft een sterk negatief effect op het aspect hoogwaterveiligheid vanwege het opstuwende effect op de rivier van de westelijke (benedenstroomse) krib en langsdam van de havenmond;
- dijkstabiliteit; vanwege de opstuwing op de rivier draagt de uitgebreide variant bij aan een toename van het al bestaande kruinhoogtekort. Dit is negatief beoordeeld.

Een schematisch overzicht van de onderscheidende effecten is weergegeven in de paragraaf waarin de effecten van de voorkeursvariant worden beschreven (zie tabel 3.1).

3.4.2. Spijk

De aanleg van de nieuwe haven bij Spijk is een forse ingreep en heeft daarom op nagenoeg alle aspecten een effect, vooral negatief. De belangrijkste negatieve effecten die als gevolg van een of meerdere inrichtingsvarianten optreden in de directe omgeving, zijn:

- externe veiligheid: alle varianten vergroten de externe veiligheidsrisico's in de directe omgeving van de nieuwe haven, omdat de nieuwe haven ook voorziet in afmeervoorzieningen voor kegelschepen. Het negatieve effect is het grootst bij de varianten 1 en 2 'Oost' en 'West'. Hier liggen de afmeervoorzieningen voor kegelschepen op een relatief korte afstand van de aanwezige woonbebouwing van Spijk en de Ameidsedam;
- rivierkunde: de aanleg van de havendammen bovenstrooms en benedenstrooms veroorzaken opstuwing en dwarsstroming op de rivier;
- morfologie: alle varianten leiden tot aanzanding in het zomerbed, de havenmond en de haven;
- landschap: het uitzicht over de rivier wordt aangetast vanwege de aanleg van havendammen en taluds. Dit effect geldt voor alle varianten, maar is het minst groot bij variant 3 'Zuid' omdat in deze variant de havendammen relatief laag zijn;
- cultuurhistorie en archeologie: alle varianten hebben een sterk negatief effect op het cultuurhistorisch en archeologisch aspect door ontgraving van de uiterwaard en verwijdering van cultuurhistorisch waardevolle elementen (buitendijks deel van de historische Ameidsedam), respectievelijk de aantasting van mogelijk aanwezige archeologische resten;
- ruimtelijke aspecten: door het relatief grote ruimtebeslag van de haven hebben de inrichtingsvarianten zonder uitzondering een sterk negatief effect op de huidige gebruiks-

- functies van het gebied, te weten de landbouwfunctie en de woonfunctie. Deze functies verdwijnen uit het plangebied;
- natuur: zonder compensatie betekent een nieuwe haven Spijk een aantasting van beschermd natuurgebied (Natura 2000-gebied en GNN en GO), en van leefgebied van beschermde soorten;
 - geluid: de inrichtingsvarianten leiden tot een toename van de geluidbelasting op de omgeving;
 - water: de ecologische waterkwaliteit verslechtert vanwege KRW-relevant areaalverlies (gebied tussen de kribben en de waterplas);
 - dijkveiligheid: de inrichtingsvarianten dragen bij aan het kruinhoogtetekort van de omliggende dijk vanwege opstuwing op de rivier.

Naast de negatieve effecten hebben de inrichtingsvarianten voor de nieuwe haven Spijk ook enkele positieve effecten:

- scheepvaart: met de aanleg van de nieuwe haven worden ongeveer 50 nieuwe vlot- en veilig bereikbare overnachtingsplaatsen voor de binnenvaart gerealiseerd;
- bodemkwaliteit: met uitzondering van variant 1 'Oost' leiden de inrichtingsvarianten tot een betere kwaliteit van de achterblijvende bodem omdat de ter plaatse van de waterplas aanwezige bodemverontreiniging wordt opgeruimd;
- ruimtelijke aspecten: omdat de 'kleine' haven niet de hele uiterwaard (Beijenwaard) in beslag neemt, ontstaan er voor een deel van het gebied kansen voor recreatief gebruik. Dit positieve effect geldt in het bijzonder voor variant 2 'West' en variant 3 'Zuid', en in mindere mate voor variant 1 'Oost'.

Een schematisch overzicht van de onderscheidende effecten is weergegeven in de paragraaf waarin de effecten van de voorkeursvariant worden beschreven (zie tabel 3.2).

3.4.3. Mitigerende en compenserende maatregelen

De hierboven beschreven effecten treden op wanneer geen aanvullende maatregelen worden getroffen. Per thema zijn in het ProjectMER mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen beschreven. Met deze maatregelen is het mogelijk nadelige effecten te beperken en (gedeeltelijk) te compenseren. Deze maatregelen zijn meegenomen bij het samenstellen van de voorkeursvariant.

3.5. Voorkeursvariant

Op basis van de resultaten van de onderzochte bouwstenen en effecten van de inrichtingsvarianten is gekozen om sommige bouwstenen wel, en andere niet op te nemen in de voorkeursvariant voor de beide havens.

3.5.1. Beschrijving voorkeursvariant Tuindorp

Voor de te moderniseren overnachtingshaven in Tuindorp is gekozen om in de voorkeursvariant:

- een bredere invaaropening en markering op te nemen om veilig binnen te kunnen varen. De invaaropening krijgt een breedte van circa 70m op het kielvlak (dit is de onderkant van het schip), uitgaande van overeengekomen lage rivierstand (OLR) over 50 jaar;
- optimale voorzieningen voor gebruikers overnachtingshaven op te nemen, zoals extra parkeervoorzieningen;
- de langsdam parallel aan de westelijke havendam niet op te nemen.

Afbeelding 3.7 geeft een impressie van de voorkeursvariant voor de modernisering van de bestaande overnachtingshaven Tuindorp. De haven voorziet in circa 20 ligplaatsen voor schepen met een lengte van 110 meter en een breedte van 11,4 meter.

Afbeelding 3.7. Impressie voorkeursvariant modernisering overnachtingshaven Tuindorp



De ingrepen bestaan grofweg uit het verdiepen van de haven, het verbreden van de havenmond, het herstellen en doorzetten van de oeverbekleding, een herinrichting van de haven, met inbegrip van de aanleg van nieuwe steigers, (extra) parkeerplaatsen en enkele aanvullende voorzieningen, zoals radardekking, walstroom en blusvoorzieningen.

3.5.2. Beschrijving voorkeursvariant Spijk

Voor de nieuwe overnachtingshaven in Spijk gaat de voorkeur uit naar:

- een zo groot mogelijke afstand tot woningen;
- het behoud van een dijkstabiliteitszone langs de dijk;
- het verwijderen van de vuilstort.

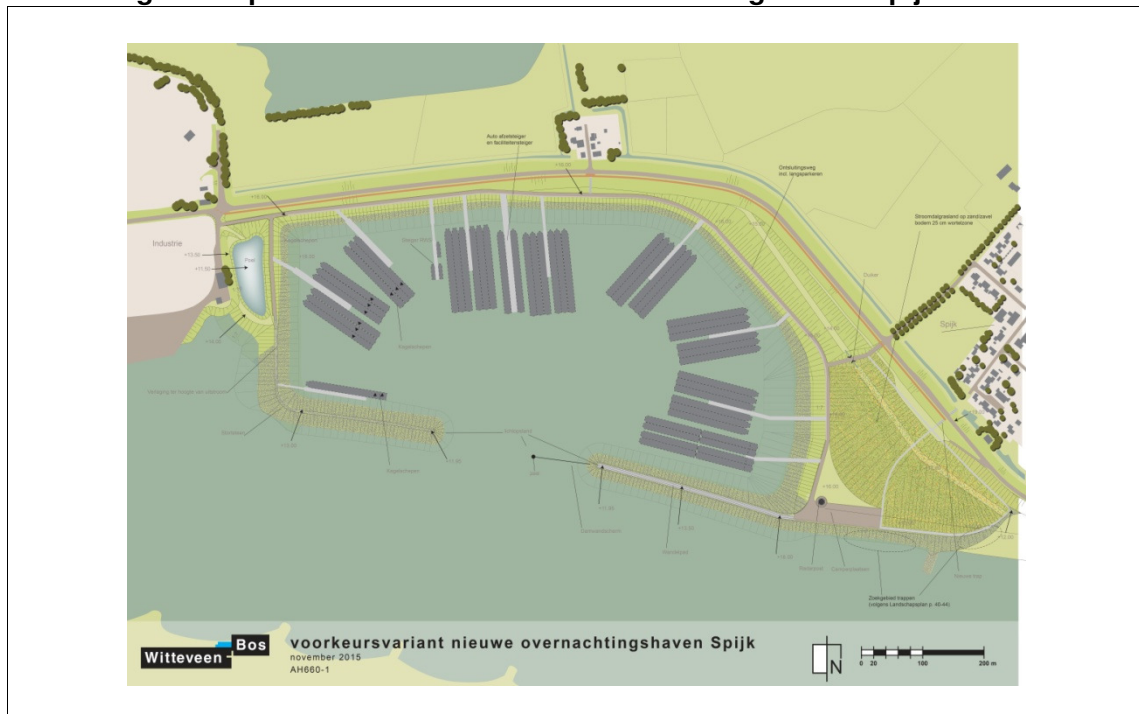
Het onderzoek naar de effecten van de bouwstenen voor de nieuwe haven Spijk geeft de volgende conclusies:

- de nautische vormgeving van de haveningang wordt geoptimaliseerd door een hoge markeringspaal met een lang scherm aan de kop van de oostelijke langsdam op te nemen;
- hoogte havendammen: het zoveel mogelijk behouden van zicht op de rivier door de toepassing van lagere langsdammen, met inachtneming van de eisen ten aanzien van golfindringing en stroming in de haven;
- voor de oeverafwerking: het zoveel mogelijk behouden van een groene uitstraling door volledige taluds aan te brengen met grasbekleding (niet op de langsdammen);

- locatie afmeervoorzieningen: aandachtspunten voor de locatie van ligplaatsen zijn:
 - manoeuvreergebied van 1, 5 L in alle richtingen;
 - kegelligplaatsen 1,5 L van de ingang, aan de zuidwestzijde van de haven, zo ver mogelijk van woningen;
 - koppilverbanden voldoende ver van de ingang;
 - autoafzetsteiger gericht op het midden van het manoeuvreergebied en de haveningang;
- inrichting van het plangebied buiten de havenbekken: voorkeur voor een zo compact mogelijke haven met kansen voor een recreatieve/natuurlijke inrichting daaromheen.

Dit resulteert in een voorkeursvariant die in het midden van het plangebied ligt en die het mogelijk maakt om aan de oostzijde een groen uitloopgebied voor Spijk te realiseren. Aan de westzijde is enige ruimte gehouden om opstuwing zo veel mogelijk te voorkomen en om het gebruik van de bestaande laad- en loswal mogelijk te houden. Afbeelding 3.8 geeft een impressie van de voorkeursvariant voor de nieuwe haven Spijk.

Afbeelding 3.8. Impressie voorkeursvariant overnachtingshaven Spijk



De belangrijkste kenmerken van de voorkeursvariant voor Spijk zijn:

- de nieuwe haven wordt ingericht voor klasse Va/M9 schepen met een lengte van 135 meter en een breedte van 11,4 meter. Daarnaast komen er twee ligplaatsen voor 190 meter lange koppilverbanden. Tevens voorziet de haven in ligplaatsen voor schepen met een gevaarlijke lading (1 en 2-kegelschepen);
- vanwege nautische redenen is voor de vormgeving van de haveningang gekozen voor een combinatie van een invaartopening van 135 meter en een 80 meter lang damwandscherm aan de kop van het bovenstroomse havenhoofd met een hoge paal. Hiermee kunnen de koppilverbanden optimaal in- en uitvaren;
- het buitendijsk profiel is volledig in talud met steenbestorting;
- de vuilstort in het westen van de uiterwaard, ter plaatse van de waterplas, wordt opgegruimd;
- de haven is in de voorkeursvariant op twee punten ontsloten voor autoverkeer;

- onderdeel van het project is de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de haven op de kruin van de Spijksedijk. Voor de aanleg van dit 2,5 meter brede fietspad wordt de kruin van de waterkering buitenwaarts iets verbreed.

3.6. Effecten en beoordeling voorkeursvarianten

In onderstaande subparagrafen worden de belangrijkste effecten van de voorkeursvariant besproken. Dit zijn de effecten die optreden in de gebruiksfase, dat wil zeggen de permanente effecten.

3.6.1. Tuindorp

De belangrijkste effecten van de voorkeursvariant zijn:

- de verdieping van de havenmond zorgt voor een licht negatief effect op rivierkunde;
- de verbetering van de steigers en de verbreding van de havenmond zorgen voor een (zeer) positief effect op scheepvaart;
- de verplaatsing van de kegelligplaatsen van Tuindorp naar Spijk geeft een zeer positief effect op externe veiligheid;
- door het gebruik van walstroom vervalt de uitstoot en geluidsoverlast van generatoren van schepen bij Tuindorp. Dit is positief voor natuur;
- de gebruiksfunctie haven krijgt een impuls, wat leidt tot een zeer positief effect op ruimtegebruik;
- doordat de langsdam in de uitgebreide variant is komen te vervallen, treedt er geen significante opstuwing aan de waterkering meer op.

Tabel 3.1 bevat de belangrijkste effecten van zowel de inrichtingsvarianten als de voorkeursvariant voor Tuindorp. Het gaat over de effecten die optreden in de gebruiksfase (zonder compensatie). De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, variërend van sterk negatieve effecten (--), via neutraal effect (0) tot sterk positieve effecten (++).

Tabel 3.1. Effecten inrichtingsvarianten en voorkeursvariant Tuindorp

thema	aspect	variant 1 'Basis'	variant 2 'Uitgebreid'	voorkeurs- variant
rivierkunde	hoogwaterveiligheid/ opstuwing	0	--	-
	dwarsstroming	0	-	-
	morfologie	0	+	-
scheepvaart	Veiligheid bij in- en uitvaren	0	+	++
	Afmeersituatie	0	0	+
externe veiligheid	afstand kegelligplaatsen	++	++	++
natuur	Natura 2000	+	+	+
	GNN en GO	+	+	+
	Flora- en faunawet	+	+	+
ruimtelijke aspecten	ruimtegebruik	+	++	++
dijkstabiliteit	waterveiligheid	0	-	0

3.6.2. Spijk

De belangrijkste effecten van de voorkeursvariant zijn:

- de haven zorgt voor een toename van opstuwing en dwarsstroming en daarmee voor een (zeer) negatief effect op rivierkunde;

- op scheepvaart scoort de haven positief, doordat de inrichting het mogelijk maakt vlot en veilig in te varen en af te meren;
- de aanleg van de haven zorgt voor een verlies aan KRW-waterlichamen en heeft daarmee een negatief effect op de waterkwaliteit;
- het opruimen van de vuilstort/bodemverontreiniging geeft een positief effect op het aspect bodemkwaliteit;
- de haven is voorzien in beschermd natuurgebied en heeft daarom een zeer negatief effect op natuur;
- de haven tast het landschap van de uiterwaard aan, waardoor het negatief scoort op landschap;
- door de aanleg van de haven verdwijnen landbouwgebied en een aantal woningen. Dit geeft een (zeer) negatief effect op gebruiksfuncties;
- doordat de haven dicht tegen de waterkering komt te liggen, ontnemt dit de ruimte voor een buitenwaartse dijkversterking. Daarmee scoort de haven op het thema 'dijkstabiliteit' negatief op toekomstvastheid.

Tabel 3.2. bevat de belangrijkste effecten van zowel de inrichtingsvarianten als de voorkeursvariant voor Spijk. Het gaat over de effecten die optreden in de gebruiksfase (zonder compensatie). De effecten zijn beoordeeld ten opzichte van de referentiesituatie, variërend van sterk negatieve effecten (--), via neutraal effect (0) tot sterk positieve effecten (++).

Tabel 3.2. Effecten inrichtingsvarianten en voorkeursvariant Spijk

thema	aspect	variant 1 'Oost'	variant 2 'West'	variant 3 'Zuid'	variant 4 'Brilvariant'	VKV
rivierkunde	hoogwaterveiligheid/ opstuwing	--	--	--	--	--
	dwarsstroming	-	-	-	-	-
	morfologie	-	-	-	-	-
scheepvaart	veiligheid bij in- en uitvaren	++	+	0	0	++
	manoeuvrerruimte in de haven	+	++	+	++	0
	afmeersituatie	0	+	0	+	++
geluid	Geluidsbelaste bestemmingen	+	+	+	+	+
	Geluidsbelast oppervlak	-	-	-	-	-
	Goede Ruimtelijke Ordening (GRO)	+	+	+	+	+
externe veiligheid	beoordeling kegelligplaatsen	-	-	0	0	0
	beoordeling beheersbaarheid incidenten	0	-	0	-	0
	beoordeling zelfredzaamheid bevolking	-	-	0	-	0
water	waterkwaliteit	-	-	-	-	-
bodem	effect op (water)bodemkwaliteit	0	+	+	+	+
	effect op grondverzet	-	--	--	--	-
natuur	Natuurbeschermingswet 1998	--	--	--	--	--
	GNN en GO	--	--	--	--	--
	Flora- en faunawet					--
landschap, cultuur-	landschap	-	-	0/-	-	-

thema	aspect	variant 1 'Oost'	variant 2 'West'	variant 3 'Zuid'	variant 4 'Brilvariant'	VKV
historie en archeologie						
ruimtelijke aspecten	invloed op lokale fiets- en wandelpaden/-routes	+	+	+		+
	invloed op huidige en toekomstige gebruiksfuncties - landbouw	--	--	--	--	--
	invloed op huidige en toekomstige gebruiksfuncties - wonen	-	-	-	-	-
	invloed op huidige en toekomstige gebruiksfuncties - nog in te richten zone met kansen voor recreatie	0/+	+	+	0	0/+
dijkstabiliteit	toekomstvastheid	-	-	0/-	-	-

3.6.3. Tijdelijke effecten

Naast de permanente effecten die hierboven zijn beschreven, heeft de aanleg van de haven ook tijdelijke effecten tot gevolg. De belangrijkste tijdelijke effecten zijn:

- in paragraaf 17.6.1 en 17.6.2 van het projectMER is beschreven dat een tijdelijk effect kan optreden op grondwater, doordat weerstandbiedende (slib)lagen worden verwijderd. Door de aanwas van slib op de havenbodem zal dit effect na hooguit enkele jaren niet meer merkbaar zijn;
- de machines die worden ingezet bij de aanleg van de haven zorgen voor een tijdelijke toename van geluid en stikstofdepositie. Deze toename overschrijdt de geldende normen niet, maar heeft wel tijdelijk effect op aanwezige plant- en diersoorten. Ook zorgen de werkzaamheden voor een verstoring van vissen en andere waterdieren.

3.6.4. Grensoverschrijdende effecten

Grensoverschrijdende effecten treden met name op voor de thema's rivierkunde en natuur.

Rivierkunde

De landsgrens ligt ongeveer op de as van de rivier. Dit betekent dat de opstuwing die plaatsvindt op de as van de rivier, zowel in Nederland als in Duitsland plaatsvindt. Deze opstuwing bedraagt maximaal 6 mm. Daarnaast treedt ook erosie en sedimentatie op.

Natuur

Aan de Duitse kant van de Rijn ligt het Natura 2000-gebied Unterer Niederrhein. Voor dat gebied treden effecten op als gevolg van stikstofdepositie. Op basis van de berekende stikstofdepositie, dient het Duitse bevoegd gezag vast te stellen of in cumulatie sprake kan zijn van significante gevolgen. Tussen het ministerie van Economische Zaken en het Duits bevoegd gezag dient afstemming plaats te vinden over de vergunningverlening.

3.6.5. Mitigatie en compensatie

Uit het onderzoek naar de effecten van de voorkeursvariant blijkt dat het voor een aantal aspecten nodig is om mitigerende en/of compenserende maatregelen te treffen. Het gaat over de volgende maatregelen:

- **water:** vanwege cumulatie met andere projecten is het verlies van ecologisch relevant areaal voor Kaderrichtlijn Water (KRW)-soorten als significant aan te merken. Dat wil

zeggen dat het verlies van ecologisch relevant areaal per kwaliteitselement groter is dan 1 % is van het totale ecologische areaal per kwaliteitselement in het hele waterlichaam. Om dit verlies te compenseren wordt gezocht naar compensatiemogelijkheden binnen het plangebied (plas in uitloopgebied ten westen van de haven), maar ook daarbuiten;

- **rivierkunde:** ondanks de opname van een aantal mitigerende maatregelen in de voorkeursvariant, is het niet mogelijk gebleken om de lokale waterstandeffecten ter hoogte van de bestaande en de nieuwe haven volledig teniet te doen. Door het terugstromen van water uit de haven in de rivier zal de waterstand ter plaatse stijgen. Deze stijging is groter dan is toegestaan op grond van het Rivierkundig Beoordelingskader (RBK) dat Rijkswaterstaat hanteert voor de beoordeling van projecten in het rivierengebied. Om de resterende opstuwing te compenseren wordt binnen verschillende locaties gezocht onderzoek uitgevoerd naar eventuele maatregelen en compensatiemogelijkheden. Voorbeelden van compensatiemogelijkheden zijn het verruimen van de rivier of het aanpassen van kribben;
- **natuur:** Omdat er significant negatieve effecten zijn op Natura 2000-gebieden, is er een ADC-toets uitgevoerd. Daaruit volgen compenserende maatregelen voor Natura-2000. In het kader van de Flora- en faunawet zijn diverse mitigerende maatregelen voorzien. Deze zijn opgenomen in de Flora- en faunawettoets. De compensatie van het oppervlakteverlies van Natura 2000-gebieden, het GNN en GO en Flora- en faunawetnatuur vindt plaats op de volgende locaties:
 - . het uitloopgebied aan de oostkant van de haven (binnen plangebied);
 - . bij 'De Nootenboom' (buiten plangebied);
 - . langs de Stadswaard in de Ooijpolder bij Nijmegen (buiten plangebied).

4. VERVOLG

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 provinciaal inpassingsplan wordt de procedure voor een gecombineerde Plan- en ProjectMER gevolgd. Het college van Gedeputeerde Staten treedt in deze procedure op als bevoegd gezag.

Parallel aan de voorbereiding van het provinciaal 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 gaat om de vergunningen op grond van de Natuurbeschermingswet 1998, de Waterwet en de Ontgrondingenwet en een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet. Deze vergunningen worden gecoördineerd met het inpassingsplan voorbereid en bekendgemaakt (art 3.33, eerste lid, onder b Wro).

Het vervolg van de besluitvorming verloopt via de volgende stappen: het MER, de ontwerpvergunningen en ontwerp-inpassingsplan worden gelijktijdig ter inzage gelegd. Vervolgens kan eenieder gedurende 6 weken reageren door een zienswijze indienen. Verder winnen de initiatiefnemers advies in bij de de Commissie voor de m.e.r. Rekening houdend met de zienswijzen en de adviezen stellen Provinciale Staten het inpassingsplan vast en verlenen de bevoegde gezagen de aangevraagde vergunningen. Vervolgens worden de besluiten ter inzage gelegd. Tegen de besluiten staat beroep open bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De Raad van State doet uitspraak binnen zes maanden na afloop van de termijn om beroep in te stellen. Het inpassingsplan en de vergunningen worden voor de mogelijkheid van beroep aangemerkt als één besluit.

Na vaststelling van het inpassingsplan en het verkrijgen van de belangrijkste vergunningen, sluiten de samenwerkende partijen een Realisatieovereenkomst. Daarna gaat het project van de planvormingsfase over in de realisatiefase.