

Reactienota

Inhoud

1.	Inleiding.....	2
1.1	Achtergrond	2
1.2	Inspraak en overleg	2
1.3	Leeswijzer	3
2.	Overlegreacties.....	4
2.1	Gemeente Rijnwaarden	4
2.2	Rijkswaterstaat Oost-Nederland	5
2.3	Bezirksregierung Düsseldorf	6
2.4	Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.....	6
2.5	Gemeente Groesbeek	8
2.6	Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden	8
2.7	Waterschap Rijn en IJssel	9
2.8	Gasunie Transport Services B.V.	12
2.9	Inspectie Leefomgeving en Transport	12
2.10	Bedrijvenkring Spijksedijk	12
3.	Verslag inloopavond	15
3.1	Opzet en sfeer	15
3.2	Algemeen.....	15
3.2	Tuindorp.....	17
3.3	Spijk	17
4.	Ambtshalve wijzigingen	20

1. Inleiding

1.1 Achtergrond

De minister van Infrastructuur&Milieu heeft provincie Gelderland gevraagd om in de buurt van Lobith een locatie te vinden voor een nieuwe overnachtingshaven. 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.

Provincie Gelderland heeft deze opdracht opgepakt met Rijkswaterstaat Oost-Nederland en gemeente Rijnwaarden. Door de bestaande 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. Dit draagt bij aan een vlotte en veilige doorstroming op de rivier.

1.2 Inspraak en overleg

Op 23 juni 2015 hebben Gedeputeerde Staten van Gelderland (GS) het voorontwerp-inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith vrijgegeven. Het inpassingsplan vervangt straks de vigerende bestemmingsplannen en is vereist om de realisatie van de nieuwe ligplaatsen mogelijk te maken. In de zomer van 2015 heeft het vooroverleg, als bedoeld in art. 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro-overleg), plaatsgevonden. Het doel van het Bro-overleg is om betrokken instanties in de gelegenheid te stellen om kennis te nemen van het voorontwerp-inpassingsplan en hier vanuit hun taakstelling en expertise op te reageren. Gevolg hiervan kan zijn dat bepaalde onderwerpen nader moeten worden onderzocht of dat aanpassing in het ontwerp-inpassingsplan nodig is.

De volgende instanties zijn uitgenodigd om te reageren op het voorontwerp-inpassingsplan:

- Rijkswaterstaat Oost-Nederland
- Gemeente Rijnwaarden
- Waterschap Rijn en IJssel
- Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
- Gemeente Groesbeek
- Inspectie Leefomgeving en Transport
- Gasunie Transport Services B.V.
- Vitens
- Bezirksregierung Düsseldorf
- Stadt Kleve
- Stadt Emmerich am Rhein
- Wasser- und Schifffahrtsdirektion West

Het Bro-overleg is tevens gebruikt als het formele moment om de gemeenteraad te horen, als bedoeld in artikel 3.26 Wet ruimtelijke ordening (Wro). Deze verplichting is onderdeel van de procedure om te komen tot vaststelling van een provinciaal inpassingsplan. Overigens werken de drie overheden (Rijk (Rijkswaterstaat Oost-Nederland), provincie Gelderland en gemeente Rijnwaarden) in dit project intensief samen.

Op 3 augustus 2015 heeft ook Bedrijvenkring Spijksedijk een reactie ingediend over het voorontwerp-inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith. Volledigheidshalve is de beantwoording van deze reactie ook opgenomen in deze reactienota.

Naast het Bro-overleg, heeft er op 7 juli 2015 een inloopavond plaatsgevonden over het voorontwerp-inpassingsplan. Tijdens de inloopavond kon men een reactieformulier indienen. Hiervan is door een aantal aanwezigen gebruik gemaakt. Er zijn vier reactieformulieren ingediend.

In deze reactienota zijn de overlegreacties samengevat en beantwoord. Per reactie is aangegeven of de reactie aanleiding geeft tot aanpassing van het voorontwerp-inpassingsplan. Daarnaast gaat deze reactienota in op de inloopavond en de reactieformulieren die tijdens deze avond zijn ingediend. Tenslotte geven voortschrijdend inzicht en andere ontwikkelingen aanleiding om het voorontwerp-

inpassingsplan aan te passen. De belangrijkste wijzigingen zijn als ambtshalve aanpassingen in de nota weergegeven.

Met de behandeling van de ingekomen reacties en verwerking van de ambtshalve aangebrachte wijzigingen is het ontwerp-inpassingsplan opgesteld. Na vaststelling door Gedeputeerde Staten wordt het plan voor een periode van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode mag iedereen zienswijzen inbrengen over het ontwerp-inpassingsplan en bijbehorend milieueffectrapport (MER). Dat geldt ook voor de ontwerp-vergunningen, die gecoördineerd met het inpassingsplan worden voorbereid en bekendgemaakt.

1.3 Leeswijzer

In Hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de reacties die zijn ingediend in het kader van het Bro-overleg. Vervolgens is in Hoofdstuk 3 een beschrijving opgenomen van de reacties die tijdens de informatieavond zijn gegeven. Tenslotte komen in Hoofdstuk 4 de ambtshalve aanpassingen van het voorontwerp-inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith aan bod.

2. Overlegreacties

2.1 Gemeente Rijnwaarden

Gemeente Rijnwaarden heeft op 2 oktober 2015 een overlegreactie verzonden. Gemeente Rijnwaarden geeft aan:

- dat het inpassingsplan voldoet aan de verwachtingen. De gemaakte keuzes komen voort uit een zorgvuldig ingezet traject waar de gemeente samen met provincie en ook Rijkswaterstaat aan werken.

Reactie Gedeputeerde Staten

Gedeputeerde Staten nemen deze overlegreactie voor kennisgeving aan

Gemeente Rijnwaarden geeft aan:

- dat in de stuurgroep van de samenwerkende partijen is besloten om ter hoogte van de haven bij Spijk een vrijliggend en aantrekkelijk fietspad mee te nemen in het effectonderzoek voor het inpassingsplan om zodoende de Spijksedijk veilig te maken voor fietsverkeer. Daarnaast onderzoeken gemeente en provincie samen of het financieel mogelijk is om het fietspad buitendijks tot aan Tolkamer door te trekken. In het overleg is aangegeven dat het fietspad opgenomen zou worden in het inpassingsplan. Dit is in het voorontwerp-inpassingsplan niet het geval. De gemeente dringt er in haar reactie daarom op aan het fietspad op te nemen in het inpassingsplan.

Reactie Gedeputeerde Staten

Onderdeel van het onderzoek naar regionale en lokale wensen was een verkeersveiliger inrichting van de Spijksedijk, met name voor het fietsverkeer. De onderzoeken hiervoor zijn inmiddels afgerond. De Spijksedijk is momenteel ingericht als rijbaan met fietssuggestiestroken. Ter hoogte van de haven bij Spijk wordt ten laste van het taakstellend budget voor de overnachtingshaven een vrijliggend buitendijks fietspad gerealiseerd om de aansluiting van de havenontsluitingsweg op de Spijksedijk veiliger en aantrekkelijker te maken.

Op termijn is het wenselijk om het fietspad op de Spijksedijk door te trekken over het volledige traject van de Duitse grens tot aan Tolkamer. De huidige bestemmingen zijn versnipperd over vier verschillende (verouderde) bestemmingsplannen van de gemeente Rijnwaarden. De volledige infrastructuurbestemming van de Spijksedijk is daarom opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan om over een eenduidige planologische regeling te kunnen beschikken.

De delen doortrekking tot Tolkamer en de doortrekking tot de Duitse grens zijn technisch en financieel afhankelijk van de uitvoering van het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Het ligt in de lijn der verwachting dat Waterschap Rijn en IJssel de Spijksedijk in 2017 zal toetsen op hoogwaterveiligheid en met een plan ter verbetering van deze dijk zal komen. In dat kader en binnen die planning kunnen de samenwerkende partijen de wens voor de betere inrichting van de Spijksedijk met een vrijliggend fietspad realiseren. Dit kan binnen de tienjarige planperiode van het inpassingsplan worden gerealiseerd.

Gemeente Rijnwaarden geeft aan:

- dat in de overnachtingshaven Spijk kegelschepen komen te liggen, die voor een extra gevaarzetting zorgen. In het deelrapport externe veiligheid staat wel informatie over aanrijtijden voor de brandweer, maar niet over de aanrijtijden voor de ambulance. De ervaring is dat de aanrijtijden voor de ambulance in deze regio vaak niet behaald worden. Om die reden vraagt de gemeente om hier het ontwerp-inpassingsplan extra aandacht aan te besteden.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De norm van 15 minuten voor de aanrijtijd van de ambulance wordt op een aantal plaatsen in de gemeente Rijnwaarden niet gehaald. Dit geldt ook voor de haven in Spijk die op een afstand van 13 kilometer van de ambulancepost in Zevenaar ligt. De norm kan met deze afstand niet worden gehaald.

Voor Tuindorp geldt een afstand van 12 kilometer. Ook hier kan niet in alle gevallen aan de norm worden voldaan.

Daarnaast geeft de gemeente Rijnwaarden aan dat:

- de stuurgroep heeft besloten om de laad- en loswalvoorziening niet mee te nemen in het inpassingsplan om de planning van project overnachtingshaven Lobith niet in gevaar te brengen. De planvorming van de laad- en loswal loopt via een parallel spoor. De gemeente vraagt aandacht voor de uitbreiding van de laad en loswal en een constructieve houding ten aanzien van dit parallelle spoor.

Reactie Gedeputeerde Staten

De stuurgroep heeft in december 2014 besloten dat de laad- en loswal niet wordt gekoppeld aan de aanleg van de nieuwe overnachtingshaven bij Spijk. Zo kunnen de samenwerkende partijen blijven koersen op vaststelling van het inpassingsplan medio 2016. Wel biedt de samenwerking tussen de drie partijen een goede aanleiding om de mogelijkheden van het uitbreiden van de laad- en loswal te verkennen. Vanwege de complexiteit kiest de stuurgroep echter voor twee aparte sporen, waarbij het onderzoek naar de haalbaarheid van de laad- en loswal geen onderdeel uitmaakt van het inpassingsplan voor de haven. Afgesproken is dat de gemeente Rijnwaarden het initiatief neemt voor het verkennen van de uitbreidingsmogelijkheden van de laad- en loswal.

Conclusie

De verbeelding (plankaart) bij het ontwerp inpassingsplan is voorzien van een verkeersbestemming om de realisatie van het vrijliggend fietspad buitendijks planologisch mogelijk te maken. Het deel ter hoogte van de overnachtingshaven Spijk is opgenomen in de ramingen van het project overnachtingshaven Lobith en is daarmee financieel onderbouwd. In de toelichting is aangegeven dat de samenwerkende partijen financiering regelen voor de doortrekking van het fietspad naar Tolkamer en de Duitse grens. Hierover wordt afstemming gezocht met het Hoogwater Beschermingsprogramma (HWBP).

De afstanden en conclusie dat niet in alle gevallen kan worden voldaan aan de norm voor aanrijtijden van ambulances, wordt opgenomen in het Milieueffectrapport behorend bij het ontwerp-inpassingsplan. Hiermee wordt andermaal bevestigd dat in de gemeente Rijnwaarden niet op alle plekken kan worden voldaan aan de normen voor de aanrijtijden van de ambulances.

2.2 Rijkswaterstaat Oost-Nederland

Rijkswaterstaat Oost-Nederland (hierna: RWS) heeft op 5 augustus 2015 een overlegreactie ingediend.

RWS geeft aan:

- dat overnachtingshaven Lobith een gezamenlijk project is van provincie Gelderland, gemeente Rijnwaarden en RWS.
- dat zij inhoudelijke aspecten direct inbrengt bij de projectorganisatie.
- dat met de projectorganisatie nader overleg plaatsvindt over met name rivierkundige toetsing, de Kaderrichtlijn Water-doelen en de raakvlakken met het project Inhaalslag Stroomlijn. Over de aandachtspunten die daarin benoemd zullen worden, zal na zorgvuldige afweging en besluitvorming overeenstemming moeten worden bereikt. Dit moet worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Gedeputeerde Staten nemen deze overlegreactie voor kennisgeving aan en de benoemde onderwerpen inhoudelijk bespreken in de projectorganisatie.

Conclusie:

Deze overlegreactie vormt geen aanleiding voor aanpassingen in het ontwerp-inpassingsplan.

2.3 Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf heeft op 13 juli 2015 een overlegreactie ingediend.

Bezirksregierung Düsseldorf geeft aan:

- dat het voorontwerp-inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith op de website www.ruimtelijkeplannen.nl uitsluitend in het Nederlands beschikbaar is. De Bezirksregierung adviseert bij de uitvoering van grensoverschrijdende milieueffectrapportages voor zowel projecten als plannen en programma's in het Nederlands-Duitse grensgebied.
- dat zij de uitnodiging tot het indienen van een overlegreactie doorstuurt naar Kreis Kleve.

Bezirksregierung Düsseldorf vraagt:

- of Gedeputeerde Staten de noodzakelijke informatie in het Duits kunnen versturen, zodat Bezirksregierung Düsseldorf indien nodig op het voorontwerp-inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith kan reageren.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Naar aanleiding van deze overlegreactie is contact opgenomen met Bezirksregierung Düsseldorf, waarbij is aangegeven dat het officiële milieueffectrapport bij het ontwerp-inpassingsplan zal zitten. Met Bezirksregierung Düsseldorf is in goed overleg afgesproken dat zij na vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan een Duitse vertaling van de samenvatting van het milieueffectrapport ontvangt. Bezirksregierung Düsseldorf verwacht dat dit voldoende is om het plan te kunnen beoordelen.

Conclusie:

Deze overlegreactie vormt geen aanleiding voor aanpassingen in het ontwerp-inpassingsplan.

2.4 Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (hierna: WSV) heeft op 23 juli 2015 een overlegreactie ingediend.

WSV geeft aan:

- dat de Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle West de voormalige Wasser- und Schifffahrtsdirektion West als rechtsopvolger heeft overgenomen.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Gedeputeerde Staten nemen deze overlegreactie voor kennisgeving aan.

WSV geeft ten aanzien van waterbeddingen, sedimentsuppletie en kolkbouw aan:

- dat de Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes en Rijkswaterstaat Oost-Nederland in het kader van het geplande voornemen om de waterbodem van de rivier ter hoogte van de haven in Spijk te fixeren, een kolk hebben ingebouwd en puin hebben toegevoegd. Daarmee is een vaste laag in de rivierbodem ontstaan.
- dat er dient te worden gewaarborgd dat de functie van de vaste laag, de sedimentsuppletie en de waterbedding in het geheel niet worden belemmerd.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Door aanleg van de haven bij Spijk verandert het stroompatroon in de rivier. Bij afvoeren tot 9.500 m³/s versmalt de rivier terwijl bij de haveningang de rivier verwijdt. Hierdoor neemt de stroomsnelheid in het zomerbed toe. Boven de vaste laag neemt de dieptegemiddelde stroomsnelheid toe met maximaal 0,3 m/s. Onderzocht is of de vaste laag stabiel blijft onder de toegenomen belasting. Door de toegenomen stroomsnelheid zal het zomerbed buiten de vaste laag naar verwachting eroderen met maximaal 0,3 - 0,4 m (jaargemiddeld). Voor de haveningang kan er aanzanding van maximaal 0,2 - 0,3 m ontstaan. Verwacht wordt echter dat de kans op sedimentatie bovenop de vaste laag klein is vanwege het beperkte aanbod van sediment. Langs de Duitse (linker) oever wordt een sedimentatie verwacht van orde 0,1 - 0,2 m. De haven zal de geplande sedimentsuppleties op de Boven-Rijn niet nadelig beïnvloeden.

WSV geeft ten aanzien van hydraulische verhoudingen aan:

- dat er vastgesteld dient te worden of de bouwmaatregelen hydraulische effecten kunnen hebben op de verhoudingen in de vaargeul en in het vaarwater.
- dat als geschikte methode om hydraulische effecten vast te stellen, wordt gezien: een instationair hydronumeriek model en een afleiding van morfodynamische ontwikkelingen op basis van stromingssnelheden.
- dat passende tegenmaatregelen dienen te worden getroffen als blijkt dat zich negatieve veranderingen van de hydraulische of morfodynamische verhouding kunnen voordoen.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De hydraulische effecten van de haven zijn bepaald met een numeriek 2D waterbewegingsmodel (WAQUA). Hiermee zijn voor stationaire afvoeren variërend tussen 3.000 en 16.000 m³/s de stroomsnelheden en waterstanden bepaald voor de situatie met en zonder de haven. Aan de hand van de stroomsnelheids- en waterstandverschillen zijn de effecten van de aanleg van de haven in beeld gebracht. De morfologische effecten zijn bepaald door een nabewerking van de WAQUA resultaten met WAQMORF. WAQMORF berekent op basis van de verschillen in stroomsnelheid tussen de situatie met en de situatie zonder haven de nieuwe evenwichtsbodemligging na een laag- en hoogwatergolf en de jaargemiddelde evenwichtsbodemligging.

Uit de effectenstudie is gebleken dat de haven een significante opstuwing van de Maatgevend Hoogwaterstand (MHW) op de rivieras en een hinderlijke dwarsstroming op de bakenlijn veroorzaakt. De opstuwing is door verschillende aanpassingen aan het havenontwerp (havendamhoogten en taluds) wel geminimaliseerd. De resterende opstuwing zal door middel van maatregelen benedenstrooms van het projectgebied volledig gecompenseerd worden. De dwarsstroming is gemitigeerd door een geleidende oever vanaf de primaire waterkering naar de havendam. Hierdoor zijn de effecten voor de scheepvaart op de Boven-Rijn beperkt en aanvaardbaar volgens het rivierkundig beoordelingskader (RBK).

WSV geeft ten aanzien van de veiligheid en het gemak van de scheepvaart aan:

- dat gewaarborgd dient te worden dat het in- en uitvaren van de overnachtingshavens voor grote motorschepen met goederen veilig en gemakkelijk is. Hiervoor zou het zinvol zijn om scheepssimulators te gebruiken en vaarproeven uit te voeren, waarbij de resultaten uit het hydronumerieke model evenals verschillende soorten zicht en windinvloeden in aanmerking zouden kunnen worden genomen.
- dat gewaarborgd dient te worden dat er voor de doorvarende scheepvaart op de Rijn geen negatieve invloeden ontstaan door de schepen die de haven in- of uitvaren.
- dat eventuele verkeersregelingen dienen te worden afgestemd met het Duitse federale water- en scheepvaartbeheer.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De effecten op scheepvaartveiligheid zijn bepaald met behulp van real-time manoeuvreersimulaties met visualisatie van het 3D buitenbeeld. Daarbij is rekening gehouden met effecten van stroom, wind en golven op het vaargedrag van schepen. Er zijn simulaties uitgevoerd bij drie rivierwaterstanden en verschillende windrichtingen en windsterkten en met drie typen schepen, voor Tuindorp met CEMT klasse Va(L=110m, geladen D=3,5m en met 4 lagen containers H=8,8m, D=2,0m) en voor Spijk met CEMT klasse Va(L=135m, geladen D=3,5m en met 4 lagen containers H=8,8m, D=2,0m) en met CEMT klasse Vb (190m, geladen 4,0m). Voor elke in- en uitvaarmanoeuvre is bepaald over hoeveel van de 6 "vaarbanen" van de vaargeul de manoeuvre zich uitstrekt. Hoe lager het aantal gebruikte vaarbanen in de vaargeul, hoe kleiner het effect op de vlotheid en de veiligheid van de (doorgaande) scheepvaart. De simulaties hebben aangetoond dat beide havens veilig in en uit te varen zijn.

Conclusie:

Deze overlegreactie vormt geen aanleiding voor aanpassingen in het ontwerp-inpassingsplan. Naar aanleiding van de reactie van de WSV op het voorontwerp inpassingsplan heeft een toelichtend gesprek plaatsgevonden tussen de WSV en de projectorganisatie. De rapporten van de genoemde onderzoeken zijn aangeboden aan de WSV.

2.5 Gemeente Groesbeek

Gemeente Groesbeek heeft op 27 juli 2015 een overlegreactie ingediend.

Gemeente Groesbeek geeft aan:

- dat het voorontwerp-inpassingsplan voor gemeente Groesbeek geen aanleidingen vormt voor opmerkingen of vragen.
- dat zij verzoekt om het ontwerp op zodanige wijze nader uit te werken en te optimaliseren, dat ter hoogte van gemeente Groesbeek het nadelig effect van opstuwing van de waterstand van de rivier zo veel mogelijk gereduceerd en liefst geheel verholpen wordt.
- dat zij het ontwerp-inpassingsplan met belangstelling tegemoet ziet.
- dat zij te zijner tijd graag schriftelijk wordt geïnformeerd over de terinzagelegging van het ontwerp-inpassingsplan.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Het inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith moet voldoen aan het bepaalde in art. 2.4.3. van het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Dit artikel ziet onder meer op hetgeen door gemeente Groesbeek wordt aangehaald ten aanzien van opstuwing van de waterstand in het rivierbed. Provincie Gelderland is in overleg met het ministerie van Infrastructuur & Milieu gekomen tot een aantal compenserende maatregelen. Het resultaat van dit overleg wordt beschreven in de toelichting van het inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith.

Conclusie:

Deze overlegreactie vormt geen aanleiding voor aanpassingen in de regels en verbeelding van het ontwerp-inpassingsplan. De resterende opstuwing op de rivier zal, na het nemen van mitigerende maatregelen, onder verantwoordelijkheid van het Rijk gecompenseerd worden door benedenstrooms van het projectgebied maatregelen te nemen die de opstuwing volledig te niet doen. De gemaakte afspraken worden beschreven in de toelichting van het inpassingsplan.

2.6 Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (hierna: VGGM) heeft op 31 juli 2015 een overlegreactie ingediend.

VGGM geeft ten aanzien van het onderwerp *Fysieke veiligheid* aan:

- dat zij op grond van het doorlopen planproces en de tot dusver gemaakte afspraken geen directe aanleiding ziet om aanvullend te adviseren over de rampbestrijding en zelfredzaamheid.
- dat zij bij de uitwerking van de verschillende fasen nadrukkelijk betrokken is en in de gelegenheid is gesteld om haar expertise op het gebied van veiligheid in te brengen.
- dat zij bij de technische uitwerking van de plannen concrete maatregelen heeft ingebracht tot het optimaliseren van de veiligheid.
- dat zij uit het inpassingsplan en bijbehorende onderzoeken / rapportages opmaakt dat de (omgevings)risico's voldoende in beeld zijn gebracht als ook de voorgestelde maatregelen om deze beheersbaar te maken.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Gedeputeerde Staten nemen deze overlegreactie voor kennisgeving aan.

VGGM geeft ten aanzien van het onderwerp *Gezondheid* aan:

- dat het inpassingsplan en de milieueffectrapportage voldoende inzicht geven in effecten voor de volksgezondheid bij nabij gelegen woningen. Luchtkwaliteit, geluidhinder en hinder van trillingen zijn in beschouwing genomen. Het aspect laagfrequent geluid is niet meegenomen, maar er kan, ondanks het gebruik van walstroom, niet worden uitgesloten dat dit aspect zich voordoet.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Het aspect laagfrequent geluid (LFG) is niet onderzocht in het Milieueffectrapport. In veel gevallen wordt LFG overstemd door 'gewoon' geluid. Daardoor is het vaak niet als zodanig waar te nemen. Dat het aspect LFG niet is onderzocht in het kader van dit inpassingsplan heeft een aantal redenen. Zo komt hinder als gevolg van bestaande bronnen van LFG slechts sporadisch voor (het aantal klachten op jaarbasis ligt in Nederland volgens het RIVM rond de 30 stuks). Daarnaast geldt dat er geen specifieke wet- en regelgeving bestaat voor LFG. Hierdoor ontbreken wettelijke normen, toetsingskaders en/of uniforme richtlijnen voor de beoordeling van effecten.

Ook blijkt dat het afleiden van een norm specifiek voor LFG niet mogelijk is, omdat er geen eenduidige dosis-effectrelaties bekend zijn voor LFG. Dit heeft te maken met het feit dat slechts een beperkt aantal mensen LFG kunnen waarnemen en er weinig wetenschappelijke studies bekend zijn over bronnen en effecten van LFG. En voor zover er al maatregelen bekend zijn die een eventueel effect van LFG kunnen tegengaan/ verminderen, is de effectiviteit ervan nog onduidelijk. Tenslotte blijkt uit effectonderzoek voor het project Ligplaatsen Beneden-Lek dat het optreden van LFG niet met zekerheid kan worden vastgesteld.

Conclusie:

Deze overlegreactie vormt geen aanleiding voor aanpassingen in het ontwerp-inpassingsplan.

2.7 Waterschap Rijn en IJssel

Waterschap Rijn en IJssel (hierna: WRIJ) heeft op 4 augustus 2015 een overlegreactie ingediend.

WRIJ geeft aan:

- dat het voorontwerp-inpassingsplan aanleiding geeft tot het maken van een aantal opmerkingen.
- dat zij adviseert met deze opmerkingen rekening te houden alvorens het plan verder in procedure wordt gebracht.
- dat zij graag op de hoogte wordt gesteld indien er nog andere wijzigingen in het plan worden aangebracht.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 2.3.2 Civieltechnische- en inrichtingsaspecten, onderdeel afstand tot waterkering* aan:

- dat zij, gezien de nieuwe normering en het raakvlak dat tussen de Spijksedijk en de overnachtingshaven bestaat, belang hechten aan een betere onderbouwing van de ruimte, die na aanleg van de haven resteert voor toekomstige dijkversterking.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De aanleg van de overnachtingshaven beperkt de ruimte voor uitbreiding van de dijk in de uiterwaard. Na aanleg van de overnachtingshaven is er voor de dijk die langs de haven loopt geen ruimte aanwezig voor een buitendijkse dijkversterking. Aan binnendijkse zijde blijft deze ruimte wel aanwezig zoals ook nu is voorzien in het profiel van vrije ruimte.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.2.1 Vijfde Deltaprogramma (2015)* aan:

- dat zij het belangrijk vindt dat in het inpassingsplan wordt onderbouwd dat de realisatie van de haven een toekomstige dijkverbetering niet in de weg staat of kostenverhogend zal werken, en dat inzichtelijk wordt gemaakt waarom de realisatie van de overnachtingshaven niet wordt gekoppeld aan de dijkverbetering.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Het koppelen van de dijkverbetering aan de realisatie van de haven op de locatie Spijk is onwenselijk, omdat de plannings van beide projecten niet overeenkomen en dit daardoor vertragend zal werken voor het project overnachtingshaven Lobith. Spoedige realisering van het project is vanwege verbetering van de veiligheid op de rivier van groot belang. De normen, planning en prioritering van het Vijfde Deltaprogramma zijn nog niet bekend. In overleg met het waterschap is geconstateerd dat aan de binnendijkse zijde dijkversterking blijft mogelijk. Uitgangspunt is dat de aanleg van de haven niet leidt tot kostenverhoging van de later uit te voeren dijkverbetering.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.2.1 Waterwet* aan:

- dat voor de aanpassing aan de waterkering, voortvloeiend uit de aanleg van de overnachtingshaven, geen projectplan Waterwet nodig is. Deze aanpassingen worden geregeld via een watervergunning, te verlenen door Waterschap Rijn en IJssel.

Reactie Gedeputeerde Staten:

- Gedeputeerde Staten nemen deze overlegreactie voor kennisgeving aan. Gedeputeerde Staten hebben parallel aan het opstellen van het ontwerp-inpassingsplan een watervergunning aangevraagd voor aanpassingen aan de waterkering voortvloeiend uit de realisatie van de haven.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.2 Spijk, effectbeschrijving Water, onderdeel Grondwater* aan:

- dat ze het belang van een verdere uitwerking van de effecten van het voorkeursalternatief onderschrijft en dat ze hier graag bij betrokken wil worden.

Reactie Gedeputeerde Staten:

- Gedeputeerde Staten nemen deze overlegreactie voor kennisgeving aan.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.2 Spijk, referentiesituatie, onderdeel grondwaterstroming* aan:

- dat het onduidelijk is voor welke deel van het plangebied de ontwateringsdiepte van 1,20 meter geldt.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Dit betreft bedrijfspanden en woningen langs de Tegnagelwaard, de woningen langs de Ameidsedam en het dorp Spijk. Voor deze locaties is de huidige ontwateringsdiepte bepaald en die blijkt op alle locaties voldoende, namelijk > 1,2 m onder maaiveld (op basis van metingen en GHG kaart).

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.2* aan:

- dat de conclusie uit de effectrapportage Water – dat het kwelbezwaar met 0,5% toeneemt – ontbreekt.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Deze conclusie wordt toegevoegd.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.2 Tuindorp, onderdeel dijkstabiliteit* aan:

- dat een uitgebreidere beschrijving van de huidige situatie wenselijk is. Zo wordt duidelijk wat de veranderingen zijn na modernisering van de haven.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De toelichting van het inpassingsplan zal op dit aspect worden aangevuld.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.2 Tuindorp, effectbeschrijving, onderdeel waterstand* aan:

- dat de genoemde opstuwing van 1 mm bij de waterkering bij Tuindorp en de mogelijkheid tot verdere mitigatie niet overeenkomen met de deelrapportages *Rivierkunde* en *Dijkstabiliteit*.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De toelichting op het inpassingsplan zal op dit onderdeel worden verduidelijkt en in lijn worden gebracht met de deelrapportages *Rivierkunde* en *Dijkstabiliteit*.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.2 Tuindorp, effectbeschrijving waterveiligheid, onderdeel dijkstabiliteit* aan:

- dat de genoemde opstuwing van 1,5 cm bij Tuindorp niet overeenkomt met de opstuwing onder onderdeel *Waterstand*.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De toelichting op het inpassingsplan zal op dit onderdeel worden verduidelijkt en in lijn worden gebracht met het onderdeel Waterstand.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.2 Tuindorp, effectbeschrijving waterveiligheid, onderdeel toekomstvastheid* aan:

- dat in deze paragraaf wordt benoemd dat er voor de regionale waterkering geen normwijziging is voorzien. Echter wordt op dit moment – in een samenwerking tussen provincie Gelderland, waterschap Rijn en IJssel en gemeente Rijnwaarden – een verkenning uitgevoerd naar de veiligheidsbenadering van de regionale kering rond Tuindorp. WRIJ wijst erop dat de uitkomsten van deze verkenning van invloed kunnen zijn op de maatregelen bij Tuindorp. WRIJ vindt het daarom belangrijk om op dit onderdeel goede aansluiting te krijgen tussen beide ontwikkelingen. WRIJ gaat hierover graag met provincie Gelderland in overleg.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Wij vinden het ook van belang om een goede aansluiting te krijgen tussen beide ontwikkelingen en de provincie heeft met u overleg over de regionale kering in Tuindorp. Het ontwerp-inpassingsplan maakt geen ontwikkelingen mogelijk die ten opzichte van de huidige contour en het huidige gebruik van de haven afwijken.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.2 Spijk, referentiesituatie, onderdeel dijkstabiliteit* aan:

- dat de tweede zin van deze alinea niet is afgemaakt.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De toelichting van het ontwerp-inpassingsplan zal op dit punt worden aangevuld.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.2 Spijk, effectbeschrijving dijkstabiliteit, onderdeel waterveiligheid* aan:

- dat het onduidelijk is wat het gevolg is van de toename van het overslagdebiet.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Het referentieontwerp is geoptimaliseerd waardoor geen sprake meer is van een toename van het overslagdebiet.

WRIJ geeft ten aanzien van *paragraaf 3.3.1.3 Conclusie* aan:

- dat onvoldoende inzichtelijk is wat de opstuwing van de waterstand betekent voor de waterkering.
- dat de compenserende maatregelen niet zijn benoemd, waardoor het onduidelijk is wat het effect hiervan is op de omgeving.
- dat naar de mening van WRIJ een verdere uitwerking van dit onderdeel nodig is.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De toelichting van het ontwerp-inpassingsplan zal op deze punten worden aangevuld. Met het waterschap is vastgesteld dat er geen effecten van de haven uitgaan die vragen om compenserende maatregelen.

Conclusie:

Deze overlegreactie leidt tot een aantal aanpassingen van de toelichting van het ontwerp-inpassingsplan.

2.8 Gasunie Transport Services B.V.

Gasunie Transport Services B.V. (hierna: Gasunie) heeft op 2 juli 2015 een overlegreactie ingediend.

Gasunie geeft aan:

- dat het plan buiten de 1% letaliteitszone van de dichtstbijzijnde leiding van Gasunie ligt. Om die reden heeft Gasunie geen belang en dient Gasunie geen reactie in op het voorontwerp-inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Gedeputeerde Staten nemen deze overlegreactie voor kennisgeving aan.

Conclusie:

Deze overlegreactie vormt geen aanleiding voor aanpassingen in het ontwerp-inpassingsplan.

2.9 Inspectie Leefomgeving en Transport

Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) heeft twee overlegreacties ingediend, te weten op 30 juni 2015 en op 28 juli 2015.

In de overlegreactie van 30 juni 2015 geeft ILT aan:

- dat zij de gegevens heeft beoordeeld en tot de conclusie komt dat er voor ILT geen adviesrol is weggelegd;
- dat waterbelangen goed moeten worden meegenomen in het inpassingsplan. Rijkswaterstaat zou deze belangen namens de minister van Infrastructuur en Milieu kunnen inbrengen.
- dat zij geen toezicht kan houden op de uitvoering van het inpassingsplan. Volgens ILT is dat een bevoegdheid van de provincie.
- dat er geen projectplan in het kader van de Waterwet hoeft te worden opgesteld.
- dat voor de uitvoering van het werk de nodige meldingen zullen moeten worden verricht, zoals meldingen in het kader van het Besluit Bodemkwaliteit (Bbk) en het Besluit lozen buiten inrichtingen (Blbi).

In de overlegreactie van 28 juli 2015 geeft ILT aan:

- dat zij geen gebruik maakt van haar adviesrecht op het voorontwerp-inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith.

Reactie Gedeputeerde Staten:

Gedeputeerde Staten nemen deze overlegreacties voor kennisgeving aan.

Conclusie:

Deze overlegreacties vormen geen aanleiding voor aanpassingen in het ontwerp-inpassingsplan.

2.10 Bedrijvenkring Spijksedijk

Op 3 augustus 2015 heeft Bedrijvenkring Spijksedijk (hierna: BKS) een inspraakreactie ingediend.

BKS geeft aan:

- dat ze betreurt dat in het voorontwerp-inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith geen rekening is gehouden met de aanwezigheid van bedrijventerrein Spijksedijk en dat niet is ingespeeld op de ontwikkeling van dit watergebonden bedrijventerrein.

Reactie Gedeputeerde Staten:

In het voorontwerp-inpassingsplan is rekening gehouden met de belangen en autonome ontwikkelingen die spelen in de omgeving. Deze zijn beschreven in de toelichting bij het inpassingsplan. De begrenzing van het inpassingsplan sluit aan op de begrenzing van het ontwerp-bestemmingsplan Spijksedijk.

BKS geeft aan:

- dat het college van B&W van gemeente Rijnwaarden in november 2014 bij brief aan provincie Gelderland heeft aangegeven dat zij de ontwikkeling van het watergebonden bedrijventerrein van harte ondersteunt. Dit mede naar aanleiding van het in opdracht van provincie Gelderland uitgevoerde onderzoek door Buck Consultants.
- dat het onderzoek heeft geresulteerd in het rapport *Markttoets en ruimtelijke verkenning watergebonden laad- en losfaciliteiten nabij het bedrijventerrein Spijksedijk in de gemeente Rijnwaarden*. Dit is opgeleverd aan provincie Gelderland in september 2014.
- dat de watergebonden functie van bedrijventerrein Spijksedijk ook genoemd is in het Regionaal Programma Bedrijventerreinen van 2014.
- dat in het Kaderstellend ontwerp, dat ten grondslag heeft gelegen aan het voorontwerp-inpassingsplan, staat dat er rekening dient te worden gehouden met de autonome ontwikkeling in de omgeving (SES-00035 en KES-0019).
- dat in het projectMER (pagina 14, onder 9) staat dat rekening moet worden gehouden met de inrichting buiten het havenbekken.

Reactie Gedeputeerde Staten:

In het onderzoek naar het meekoppelen van lokale en regionale wensen is ook de uitbreiding van de laad- en loswal van het bedrijventerrein Spijksedijk bekeken. De stuurgroep van de samenwerkende partijen heeft daarbij in december 2014 aangegeven dat de samenwerking van de partijen in het project Overnachtingshaven Lobith een goede aanleiding is om de mogelijkheden te verkennen. De gemeente neemt hierin het initiatief. Vanwege de complexiteit heeft de stuurgroep ervoor gekozen om twee aparte sporen te bewandelen, waarbij het onderzoek naar de haalbaarheid van de laad- en loswal geen onderdeel uitmaakt van het inpassingsplan. Zo kunnen de samenwerkende partijen blijven koersen op vaststelling van het inpassingsplan medio 2016. De BKS is eind 2014 geïnformeerd over dit besluit van de stuurgroep.

De BKS geeft verder aan:

- dat de groenstrook tussen de overnachtingshaven en het bedrijventerrein zeker niet als functioneel kan worden geduid.
- dat de groenstrook in eigendom is van een van haar leden en dat zij wenst dat aan dit terrein – in het kader van de ontwikkeling van het bedrijventerrein – een industriële functie wordt meegegeven.
- dat de BKS hoopt in de komende periode in een constructief overleg met provincie Gelderland een betere/geschikte invulling kan geven aan het terrein.

Reactie Gedeputeerde Staten:

De ruimte tussen de overnachtingshaven en het bedrijventerrein is nodig voor het realiseren van flauwere taluds van de havendammen. Deze flauwe taluds (van 1 op 7) zijn nodig om de opstuwing op de as van de rivier te verminderen. Tevens wordt in dit groene gebied een deel van de compensatie van Kaderrichtlijnwater-doelen (KRW) gerealiseerd. De gronden maken daarmee direct onderdeel uit van de overnachtingshaven.

Daarnaast vormen het bedrijventerrein en de uiterwaard een kenmerkende en tevens historische structuur in het gebied en dienen vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit daarom als eigen entiteit herkenbaar te blijven. Behoud van kenmerken is voor zowel het gebruik als voor het beeld van een groene inpassing van de haven uitgangspunt.

De BKS geeft aan:

- dat de ontwikkeling van het bedrijventerrein en de overnachtingshaven elkaar moeten versterken, zodat een win-winsituatie ontstaat.

Reactie Gedeputeerde Staten

De gemeente Rijnwaarden houdt het voortouw in het overleg over de mogelijkheden om de laad- en loswal uit te breiden.

Conclusie:

Deze overlegreactie vormt geen aanleiding voor aanpassingen in het ontwerp-inpassingsplan.

3. Verslag inloopavond

3.1 Opzet en sfeer

Op 7 juli 2015 heeft in het gemeentehuis van Rijnwaarden een inloopavond plaatsgevonden over het project overnachtingshaven Lobith. De avond stond in het teken van het voorontwerp-inpassingsplan Overnachtingshaven Lobith. De omgeving is uitgenodigd door middel van een publicatie in huis-aan-huisblad Rijnwaarden Post, een publicatie op de website van gemeente Rijnwaarden, posters in het gemeentehuis en de buurthuizen in Spijk en Tuindorp en via Twitter. Uiteindelijk brachten ongeveer 70 belangstellenden een bezoek aan het gemeentehuis.

De inloopavond had het karakter van een informatiemarkt. Mensen konden bij twee stands informatie ophalen en vragen stellen over het voorontwerp-inpassingsplan en onderliggend referentieontwerp. Daarnaast gaf de projectmanager een presentatie over de totstandkoming van het referentieontwerp en de optimalisaties die nog moesten worden uitgevoerd in de periode tussen voorontwerp-inpassingsplan en ontwerp-inpassingsplan. Geïnteresseerden konden deze presentatie bijwonen.

Tijdens de inloopavond heerste een goede sfeer. De aanwezigen blijken het proces met interesse te volgen en zijn van veel zaken goed op de hoogte. Hieronder is een overzicht gegeven van de onderwerpen die tijdens de inloopavond tijdens gesprekken met de aanwezigen aan bod zijn gekomen of per reactieformulier aan de orde zijn gesteld.

3.2 Algemeen

Tuindorp

Inwoners van Tuindorp spraken zich enthousiast uit over de modernisering van de haven. Het maakt een einde aan een onduidelijke situatie. De modernisering zorgt voor een verbeterd aanzicht van de haven. Het gebruik van walstroom leidt tot minder geluidsoverlast en uitstoot, al zijn er in de huidige situatie eigenlijk ook vrijwel nooit klachten. Een vraag was of het toegezegde speeltoestel er wel daadwerkelijk komt.

Reactie Gedeputeerde Staten

Het speeltoestel wordt opgenomen in het contract voor de aannemer die de overnachtingshaven bij Tuindorp zal moderniseren. Op deze manier is Tuindorp verzekerd van de komst van een nieuw speeltoestel.

Spijk

Inwoners van Spijk zijn over het algemeen tevreden over de ligging van de haven ten opzichte van het dorp. Ook het uitloopgebied en de extra ruimte ter hoogte van de Ameidsedam stemmen tot tevredenheid. De inwoners hopen na jaren onzekerheid eindelijk duidelijkheid te krijgen over de toekomst van de Beijenwaard.

Reactie Gedeputeerde Staten

Dat de inwoners van Spijk behoefte hebben aan duidelijkheid is begrijpelijk. Provincie Gelderland streven er samen met Rijkswaterstaat Oost-Nederland en gemeente Rijnwaarden naar om het inpassingsplan tijdig en op een zorgvuldige manier af te ronden.

Radarposten

Inwoners van zowel Tuindorp als Spijk vragen zich af wat de risico's zijn van een radarpost in hun nabije omgeving zijn.

Reactie Gedeputeerde Staten

Radarposten staan op verschillende plaatsen langs de rivier. Een radarpost zorgt ervoor dat Rijkswaterstaat het scheepvaartverkeer op een goede manier in kaart kan brengen en aanwijzingen aan schippers kan geven. Dit verhoogt de veiligheid op de rivier, vooral in tijden van laag- en hoogwater.

Op dit moment is er geen radarbeeld ter hoogte van Tuindorp en Spijk. Daarom is het nodig om dit gebied te voorzien van twee radarposten. Waar de radarposten zullen komen, is op dit moment nog niet te zeggen, het onderzoek hiernaar loopt nog. De exacte locatie kan pas worden bepaald nadat de belangrijkste contouren van de haven zijn gerealiseerd.

Radarposten zorgen over een bepaalde afstand voor straling. Of de straling schadelijk is, is afhankelijk van verschillende factoren, zoals het type radarpost, de afstand van de radarpost tot de bebouwde omgeving en de duur van de blootstelling. Het is mogelijk om de omgeving van deze straling af te schermen. Dat gebeurt bijvoorbeeld door middel van 'blanking'. De straling van een radarpost kan het beste worden afgeschermd als de radarpost nabij de bebouwing wordt geplaatst. Daarmee krijgt de omgeving geen straling maar zijn de rivier en de havenmonden wel goed te zien.

Mogelijke overlast tijdens uitvoering

Voor de inwoners van Tuindorp en Spijk vormt het voorkomen van overlast tijdens de uitvoeringsfase een belangrijk aandachtspunt. Zij vragen zich af wat wordt gedaan om overlast van werkzaamheden zoveel mogelijk te voorkomen?

Reactie Gedeputeerde Staten

Het is moeilijk om hier nu al concrete uitspraken over te doen. Het zoveel mogelijk voorkomen van overlast bij de realisatie van het project is een belangrijk aandachtspunt, ook bij het schrijven van een contract aan een aannemer. Bij een dergelijk grootschalig project is enige overlast echter onvermijdelijk.

Aanlegmogelijkheid blusboot

Voorziet project overnachtingshaven Lobith in een aanlegmogelijkheid voor een blusboot? Deze moet nu namelijk vanuit Nijmegen of Emmerich komen.

Reactie Gedeputeerde Staten

Het project voorziet niet in een vaste aanlegplek voor een blusboot ten behoeve van blusactiviteiten vanaf het water. Wel zal de autoafzetsteiger in Spijk geschikt zijn om kleine vaartuigen van de hulpdiensten te water te laten. De te treffen voorzieningen voor hulpdiensten zijn bepaald in goed overleg met de Veiligheids en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Lage waterstanden

Is de haven bruikbaar bij lage waterstanden?

Reactie Gedeputeerde Staten

In het ontwerp van de havens is rekening gehouden met de daling van de bodem in de toekomst. Beide havens zijn ontworpen op een diepte die berekend is op de waterstand over 50 jaar. Richtlijn hierbij is de Overeengekomen Laagste Rivierstand (OLR). Bij deze waterstand garandeert de overheid een bepaalde waterdiepte. Concreet betekent dit dat elk schip dat qua aflaaddiepte op de rivier kan varen, ook gebruik kan maken van de haven.

Duurzaamheid

Enkele omwonenden vragen zich af of de haven – met het oog op duurzaamheid – ook wordt voorzien van zonnepanelen en/of windmolens. Net over de Duitse grens wordt ook een windmolen geplaatst met een hoogte van 150 meter.

Reactie Gedeputeerde Staten

Het toepassen van zonnepanelen en/of windmolens is geen onderdeel van het project.

3.2 Tuindorp

Slib

Er wordt aangegeven dat de overnachtingshaven bij Tuindorp sterk zou zijn vervuild door slib. Het gaat met name om het gebied van Markerink en de voormalige aanleglocatie van een olieboot aan de oostkant. Men vraagt zich af of het project rekening houdt met een zorgvuldige afvoer van slib. Zijn er hierbij risico's/stankoverlast te verwachten voor de inwoners van Tuindorp?

Reactie Gedeputeerde Staten

Bij het uitbaggeren en op de juiste diepte brengen van de locatie Tuindorp wordt rekening gehouden met vervuiling van het slib. Dit zal ook als vervuild materiaal worden afgevoerd. De baggerwerkzaamheden en aanlegactiviteiten zullen tot enige tijdelijke overlast leiden voor de direct omwonenden. Hoewel uiteraard rekening gehouden wordt met de omwonenden, is enige overlast bij dit soort projecten niet uit te sluiten. Uiteraard zal daarbij worden gewerkt volgens de daarvoor geldende regels.

Loswal

Er wordt aangegeven dat de loswal bij Tuindorp planologisch zou moeten worden vastgelegd in het voorontwerp-inpassingsplan overnachtingshaven Lobith.

Reactie Gedeputeerde Staten

De betrokken loswal zal in het inpassingsplan middels een aanduiding worden bestemd, voor zover deze is gelegen binnen het plangebied van de overnachtingshaven Tuindorp.

Parkeren

Inwoners maken zich zorgen over de parkeerdruk in Tuindorp. De verwachting is dat de realisatie van de extra parkeerplekken in de oksel van de Bijlandseweg, niet voldoende is om het huidige probleem op te lossen. Men geeft aan dat volgens hen de afstand van de steigers in de zuidoosthoek van de haven tot de parkeerplaatsen te groot is.

Reactie Gedeputeerde Staten

Bij Tuindorp zal een deel van de parkeervoorzieningen dichtbij de steigers worden gerealiseerd, met name als langspaarvakken van de Bijlandseweg. Uitgangspunt is daarbij inderdaad geweest om de parkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de schepen te realiseren. Bij de twee steigers aan de Grangensbergenlaan is parkeren direct aan de steiger niet mogelijk. Daarvoor is voorzien in de parkeerplaatsen in de oksel van de Bijlandseweg. Wij verwachten met een parkeernorm van 1,5 parkeerplaats per schip te voorzien in de parkeerbehoefte.

3.3 Spijk

Fietspad

Enkele inwoners vragen zich af waarom er is gekozen voor een buitendijkse fietsverbinding tussen Spijk en Tolkamer. Wanneer het fietspad binnendijs zou worden aangelegd, hoeft het verkeer op de Spijksedijk elkaar minder vaak te kruisen.

Reactie Gedeputeerde Staten

Het fietspad komt op het trajectdeel Spijksedijk te liggen op de dijk, aan de buitendijkse kant. De recreatieve waarde is aan deze zijde het hoogst. Voorts leidt ligging aan de binnendijkse kant tot een verbreding van de dijk aan deze zijde, hetgeen duurder is, leidt tot meer overlast voor het verkeer bij de aanleg en gevolgen heeft voor meerdere aangrenzende particuliere eigendommen. Het fietspad wordt opgenomen in het ontwerp-inpassingsplan.

Ontsluitingsweg haven

Enkele omwonenden geven aan dat de oostelijke aantakking van de ontsluitingsweg op de Spijksedijk onlogisch en onveilig is. Inwoners van Spijk geven aan dat auto's en vrachtverkeer op de Spijksedijk vaak te hard rijden. Een aanwezige komt daarom met het idee om de ontsluitingsweg van de haven aan te laten sluiten op het kruispunt Spijksedijk – Spijkerweg. Dit zou een snelheidsremmende werking

kunnen hebben voor het verkeer op de dijk. Daarnaast kan het ook leiden tot een betere oversteekmogelijkheid richting het buitendijkse fietspad.

Reactie Gedeputeerde Staten

Het ontwerp van de havenontsluiting is inmiddels verder uitgewerkt. Uitkomst hiervan is inderdaad dat de ontsluitingsweg voor de haven zal aansluiten op de Spijksedijk ter hoogte van de aansluiting met de Spijkerweg.

Vernatting / verdroging

Enkele omwonenden maken zich zorgen over mogelijke negatieve effecten op de grondwaterstand als gevolg van de aanleg van de overnachtingshaven. Er worden geen damwanden toegepast waardoor er zorgen zijn over de grondwatereffecten. Daarbij wordt de vraag gesteld of het mogelijk is om percelen op te hogen met grond (klei) die uit de haven komt. Dit moet in overleg met waterschap Rijn en IJssel worden opgepakt.

Reactie Gedeputeerde Staten

Damwanden zijn alleen merkbaar van invloed op grondwaterstroming indien deze op of door slecht doorlatende lagen worden geplaatst. Dit is bij de locatie Spijk niet aan de orde. Daarnaast is de bodem van de haven mede bepalend voor het effect naar de omgeving, omdat deze in verbinding staat met het watervoerende pakket. Deze verbinding is tijdelijk, omdat op de verdiepte bodem van de haven slib wordt afgezet. In de tussentijd kan er tijdelijk sprake zijn van een effect naar de omgeving, waarbij de grondwaterstand bij nattere perioden iets stijgt en in droge perioden iets daalt (dit is beschreven in de deelrapportage Water bij het MER). De omvang voor dit gebied is beperkt en het effect is tijdelijk. Dit effect is daarom te klein om als negatief beoordeeld te worden in het MER. Direct achter de Spijksedijk is een effect echter niet uit te sluiten. Ophogen van het perceel met klei kan inderdaad helpen tegen wateroverlast en het vasthouden van water in droge perioden. Over de mogelijkheden om hierbij gebruik te maken van klei uit de Beijenwaard kunnen pas in de volgende fase van het project (voorbereiding van de uitvoering) uitspraken worden gedaan.

Poel in de Beijenwaard

Er wordt aangegeven dat de poel in de Beijenwaard sterk vervuild is. Waarschijnlijk ligt hier ook asbest in. In de loop der jaren is hier van alles gestort. Men is verrast dat de sanering van de poel nu onderdeel uitmaakt van het project, aangezien dit in een eerder stadium te kostbaar was.

Reactie Gedeputeerde Staten

De poel in de Beijenwaard is inderdaad sterk vervuild. Hier is rekening mee gehouden bij het opstellen van de kostenraming. De kosten van het saneren van deze poel zijn uitgebreid onderzocht. Er is geconcludeerd dat het taakstellend budget toereikend is om de poel te saneren ten behoeve van de aanleg van Overnachtingshaven Spijk.

Behoeftesonderzoek ligplaatsen

Een aanwezige wil graag dat het Rijk opnieuw onderzoek doet naar de behoefte aan ligplaatsen voor de binnenvaart.

Reactie Gedeputeerde Staten

Rijkswaterstaat heeft in 2010 onderzoek gedaan naar de ligplaatsbehoefte voor een overnachtingshaven bij Lobith. De minister van Infrastructuur&Milieu heeft op basis hiervan in 2012 gevraagd om te zoeken naar een geschikte locatie voor de aanleg van een overnachtingshaven met circa 70 ligplaatsen. In 2013 heeft Rijkswaterstaat de toekomstige ligplaatsbehoefte opnieuw in beeld gebracht. Dit naar aanleiding van ingediende zienswijzen en een advies van de Commissie m.e.r. op de conceptnotitie Reikwijdte en Detailniveau. Het onderzoek uit 2013 vormde geen aanleiding om het aantal van 70 ligplaatsen aan te passen. Een nieuw onderzoek uitvoeren is niet aan de orde.

Sociale veiligheid

Enkele inwoners van Spijk maken zich zorgen over mogelijke problemen met baldadige jeugd en hangjongeren in de overnachtingshaven. Zij voorzien met name problemen bij de camperplaatsen en de oostelijke strekdam. Het strandje bij Spijk wordt nu ook al wel eens gebruikt voor wildkamperen.

Reactie Gedeputeerde Staten

De sociale veiligheid van de nieuwe haven bij Spijk is een belangrijk aspect dat met name bij de inrichting van het gebied moet worden betrokken. Overigens geldt voor de bestaande haven bij Tuindorp geen specifieke problematiek ten aanzien van sociale veiligheid.

Uitbreiding laad- en loswal Spijksedijk

Enkele aanwezigen vonden het jammer dat een van de opties (de insteekhaven) voor vergroting van de loswalcapaciteit niet meer mogelijk is door de komst van de overnachtingshaven. Zij achten de andere optie (verlenging van de bestaande loswal) weinig kansrijk in verband met eisen die Rijkswaterstaat daaraan stelt.

Ook waren er vragen gesteld over de inrichting van het terrein tussen het bestaande bedrijventerrein en de nieuwe overnachtingshaven.

Reactie Gedeputeerde Staten

De ruimte tussen de overnachtingshaven en het bedrijventerrein is nodig voor het realiseren van flauwere taluds van de havendammen. Deze flauwe taluds (van 1 op 7) zijn nodig om de opstuwing op de as van de rivier te verminderen. Tevens wordt in dit groene gebied een deel van de compensatie van Kaderrichtlijnwater-doelen (KRW) gerealiseerd. De gronden maken daarmee direct onderdeel uit van de overnachtingshaven. Tevens wordt in dit gebied een deel van de compensatie van de Kaderrichtlijnwater-doelen (KRW) gerealiseerd. De gronden maken daarmee direct onderdeel uit van de overnachtingshaven. Hierdoor is de aanleg van een insteekhaven als een van de opties voor uitbreiding van de loswalcapaciteit inderdaad onmogelijk. De uitbreiding van de laad- en loswal aan de riviervoorzijde blijft wel mogelijk. De stuurgroep overnachtingshaven Lobith heeft op 10 december 2014 bepaald dat een eventuele uitbreiding van de laad- en loswal geen onderdeel uitmaakt van het project overnachtingshaven Lobith. Voor de eventuele uitbreiding van de laad- en loswal loopt er een apart traject dat, in nauw overleg met de Bedrijvenkring Spijksedijk, wordt getrokken door gemeente Rijnwaarden.

Detailplanning

Een aanwezige vraagt om een detailplanning van het ontgraven van de Beijenwaard.

Reactie Gedeputeerde Staten

Een dergelijke detailplanning is op dit moment nog niet beschikbaar. Dit is ook niet nodig in de huidige fase van het project, gericht op de vaststelling van een provinciaal inpassingsplan en de verlening van de belangrijkste projectvergunningen.

4. Ambtshalve wijzigingen

Na de afronding van het voorontwerp inpassingsplan is verder gewerkt aan de planvorming voor het project. Op onderdelen heeft dit geleid tot ambtshalve wijzigingen van het inpassingsplan. De belangrijkste aanpassingen betreffen:

- Het fietspad Tolkamer – Spijk is opgenomen in het inpassingsplan met de bestemming 'verkeer' (verbeelding, planregels en toelichting).
- De samenwerkende partijen wensen dat de inrichting van de Spijksedijk als (60-km) weg wordt aangepast om veilige aansluiting van de haven op de weg mogelijk te maken. Op dit moment zijn meerdere (vier) bestemmingsplannen geldend, de wens is om hier eenheid in te brengen. De bestemming 'Verkeer' voor de Spijksedijk wordt opgenomen in het Inpassingsplan.
- De locatie Nootenboom is opgenomen op de kaart, in de regels en in de toelichting van het plan. De samenwerkende partijen hebben in het perceel Nootenboom, gelegen in de Rijnstrangen, de mogelijkheid gevonden om een deel van de natuurwaarden die verloren gaan in de Beijenwaard, te compenseren. De huidige bestemming wordt omgezet in een bestemming natuur en een bestemming water.
- In de Beijenwaard is het uitloopgebied als Natuur bestemd omdat een deel van de compensatie van natuur hier gerealiseerd wordt.
- Het aspect Scheepsvaartveiligheid is in toelichting opgenomen.
- De toelichting is geactualiseerd naar aanleiding van de laatste uitkomsten van de effectbeoordelingen.
- Er is een overzicht van communicatie en participatie in toelichting opgenomen.
- De verbeelding van het plan is aangepast aan het geoptimaliseerde ontwerp.
- Na gesprekken met de bedrijven K3Delta en Markerink en vergunninghouder RWS is vastgesteld op welke wijze de bedrijfsactiviteiten bestemd kunnen worden. Dit heeft het functioneren van de haven als overnachtingshaven niet geschaad. Ter plaatse van de locatie Tuindorp zijn de laad- en loswal van K3Delta en de activiteiten van het bedrijf Markerink op de verbeelding en in de regels toegevoegd.
- In de planregels is een pompgebouw t.b.v. de brandweer locatie Spijk mogelijk gemaakt.
- De exacte locatie van de radarposten zijn nog niet bekend, maar wel mogelijk gemaakt in het inpassingsplan.