



OVERNACHTINGSHAVEN LOBITH

TOEKOMSTIGE GEBRUIKERS BEOORDELEN VEILIGHEID

In de planvorming voor de Overnachtingshaven Lobith zijn schippers betrokken bij het ontwerp. Met scheepvaartsimulaties is zo goed mogelijk onderzocht hoe zij de nautische veiligheid bij het in- en uitvaren van de haven ervaren. In dit project zijn de simulaties voor het eerst door een plaatselijke schipper uitgevoerd in bijzijn van publiek. Dit heeft bijgedragen aan een optimaal ontwerp, enerzijds zo goed mogelijk ingepast en anderzijds functioneel voor de gebruikers. Wat opvalt, is dat vooral zakelijk belanghebbenden hebben gereageerd op het ontwerpplan dat ter inzage heeft gelegen, maar dat er geen bezwaren zijn van bewoners uit Spijk en Tuindorp. In dit artikel gaan we eerst nader in op het project, de rol van de scheepvaartsimulaties in het ontwerpproces en ten slotte op de wijze waarop de scheepvaartsimulaties hebben bijgedragen aan het omgevingsproces.

José van Nieuwpoort en Hans Veldman



Rijnwaarden, besloten de bestaande haven in Tuindorp te moderniseren in combinatie met de realisatie van een nieuwe overnachtingshaven in Spijk. De minister heeft op basis hiervan in 2014 een voorkeursbeslissing (MIRT 2-beslissing) genomen. De locaties van de overnachtingshavens zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.



Locatie overnachtingshavens Tuindorp en Spijk.

Modernisering Tuindorp

Tuindorp betreft een oude uitwijkhaven waar al tientallen jaren dagelijks tien tot twintig binnenschepen met een lengte tot ongeveer 85 meter (RWS Klasse M6) een veilige ligplaats vinden om te overnachten. De bestaande haven zal worden gemoderniseerd en de invaart wordt geschikt gemaakt voor de grotere klasse Va-schepen met een maximumlengte van 110 meter.

Project Overnachtingshaven Lobith

Op grond van de vigerende wetgeving voor de binnenscheepvaart zijn schippers gehouden aan maximale vaartijden en voorgeschreven minimale rusttijden. Overnachtingshavens bieden schippers een veilige mogelijkheid om zich aan de wet te houden. Op de Waal, tussen Tiel en de Duitse grens, is een tekort aan overnachtingsplaatsen. De huidige overnachtingshaven in Tuindorp (nabij Lobith) heeft niet voldoende capaciteit en is niet geschikt voor grote schepen. Zowel het aantal als de afmetingen van de ligplaatsen voor schepen moeten daarom worden vergroot.

Het project Overnachtingshaven Lobith volgt de MIRT-systematiek¹. Een van de kenmerken van het MIRT-besluitvormingsproces is een brede participatie en intensieve samenwerking met omgevingspartijen in zowel de verkenningsfase (MIRT 2) als in de planuitwerkingsfase (MIRT 3).

De provincie Gelderland heeft, samen met Rijkswaterstaat en de gemeente

DE AUTEURS

José van Nieuwpoort (06-27169793, jose.van.nieuwpoort@witteveenbos.com) is adviseur planstudies bij Witteveen+Bos en betrokken als projectleider van de opdrachtnemer bij de planuitwerking van het project Overnachtingshaven Lobith, Hans Veldman (06-11754519, hans.veldman@bmtargoss.com) is adviseur havens en vaarwegen bij BMT Argoss en is bij de overnachtingshavens betrokken als adviseur voor het natte ontwerp en voor de scheepvaartsimulaties en de publieksdemonstratie.



Bestaande haven Tuindorp.

Uitgangspunt voor de aanpassing is dat er een vlotte en veilige invaart wordt gecreëerd voor de 110 meter lange schepen. Daarbij wordt gestreefd naar een oplossing waarbij de effecten op de omgeving zo beperkt mogelijk zijn. Een belangrijk aspect van het onderzoek was de vraag of een verbreding van de haveningang nodig is om een veilige en vlotte in- en uitvaart van de langere schepen mogelijk te maken. Daarnaast is in de vormgeving van de invaaropening gezocht naar beperking van de aanzanding in de haven en de havenmond.

Nieuwe haven Spijk

De haven bij Spijk in de Beijenwaard betreft een geheel nieuw te graven haven die geschikt is voor CEMT Klasse Va-schepen met een lengte van

135 meter (RWS Klasse M9). In de haven zullen echter ook enkele ligplaatsen voor 190 meter lange CEMT Klasse Vb-koppelpverbanden (RWS Klasse BII-2I) worden ingericht.

Planuitwerking

In de huidige MIRT 3-fase (planuitwerking) zijn de indeling van de ligplaatsen over de twee havens, het ontwerp en de inpassing van de nieuwe haven onderzocht en uitgewerkt.

Witteveen+Bos heeft de samenwerkende overheden – hierna Projectteam Lobith genoemd – ondersteund bij de planuitwerking. BMT Argoss verzorgde de inbreng van het natte deel van het ontwerp en de nautische toetsing vanuit het aspect scheepvaartveiligheid.

De resultaten van de planuitwerking zijn vastgelegd in een ontwerp provinciaal-inpassingsplan met een bijbehorend milieueffectrapport (gecombineerd Plan- en ProjectMER). Parallel aan dit proces zijn de bijbehorende plandragende vergunningen aangevraagd bij de instanties die daarvoor bevoegd gezag zijn.

De communicatie met omgevingspartijen is in de MIRT 3-fase op onderdelen geïntensiveerd. Specifieke partijen zijn gevraagd actief deel te nemen, ofwel te participeren, in het proces. Dit geldt onder meer voor de omwo-

nenden en toekomstige gebruikers van de haven bij het uitvoeren van de scheepvaartsimulaties.

Doel van de participatie

In het participatieplan voor de MIRT 3-fase zijn de redenen om in het project Overnachtingshaven Lobith participatie te organiseren onderverdeeld naar drie aspecten:

- een kwalitatief beter besluit;
- een transparant proces;
- een kortere doorlooptijd.

Kwaliteit van het besluit

Het Projectteam Lobith wil de bijdragen van de stakeholders gebruiken om de functionaliteit, de vormgeving, de inrichting en de landschappelijke inpassing van de overnachtingshaven(s) te optimaliseren. Door de bij de omgevingspartijen aanwezige kennis, ervaring en creativiteit optimaal te benutten, kan de kwaliteit van het eindresultaat worden verbeterd.

Transparant proces

Betrokkenheid bij een besluitvormingsproces, in de vorm van actieve parti-



De Beijenwaard: uiterwaard waar de haven Spijk wordt gerealiseerd.

cipatie, moet bijdragen aan het ontstaan van begrip en vertrouwen en daarmee draagvlak voor het eindresultaat en de werkwijze van de drie samenwerkende overheidspartijen.

Daarnaast vereisen het afwegen van alternatieven en de totstandkoming van het uiteindelijke ontwerp de nodige transparantie en verantwoording. Bij de keuzes die worden gemaakt, moet inzichtelijk zijn hoe verschillende belangen zowel inhoudelijk als procesmatig hebben doorgewerkt in de besluitvorming.

Kortere doorlooptijd

In de wettelijke procedure voor het provinciaal inpassingsplan en de plan-dragende vergunningen wordt ernaar gestreefd zo min mogelijk bezwaren en beroepen te krijgen. Door de belangrijkste omgevingspartijen op gezette tijden bij het project te betrekken, wordt commitment aan de plannen nagestreefd. Een groter commitment draagt in de regel bij aan minder bezwaren en beroepen.

Participatie toekomstige gebruikers

Een belangrijk onderdeel van het participatietraject vormden de periodieke presentatie van de projectvoortgang en de gelijktijdige inventarisatie van de eisen en wensen van de omgevingspartijen. Hierbij hebben belanghebbenden de gelegenheid gekregen hun visie op het project en eventuele wensen kenbaar te maken door middel van klanteisgesprekken, bilaterale overleggen met het Projectteam Lobith en in een zogenaamd project Breed Overleg. Ook de Koninklijke BLN-Schuttevaer, een brancheorganisatie die opkomt voor de nautisch technische belangen van Nederlandse schippers en eigenaren van binnenvaartschepen, heeft de gelegenheid gehad eisen en wensen in te brengen. Deze zogenaamde klanteisen zijn waar mogelijk en voor zover ze binnen de scope van het project vielen, meegenomen in het ontwerp. Een nieuw onderdeel van het participatietraject was de betrokkenheid van schippers, omwonenden en lokale bestuurders bij het uitvoeren van de scheepvaartsimulaties. Deze simulaties zijn uitgevoerd om de varianten van de lay-out van een gemoderniseerde haven Tuindorp en de nieuwe haven Spijk in de Beijenwaard te kunnen beoordelen op nautische aspecten zoals de veiligheid en vlotheid van de manoeuvres in de verschillende varianten van het ontwerp van de havens.

De simulaties zijn uitgevoerd voor de situaties zoals die na aanleg van de verschillende varianten van havens zal ontstaan.

Rol scheepvaartsimulaties in ontwerpproces

Voor het uitvoeren van de scheepvaartsimulaties is een real time manoeuvreersimulator met 3D-buitenbeeld ingezet. Deze simulator wordt gebruikt voor het simuleren van het vaargedrag van schepen onder invloed van onder andere stroom, wind en golven. Voor simulaties met binnenvaartschepen maakt de simulator gebruik van een (mobiele) binnenvaartbrug die ook op locatie kan worden ingezet. In de mobiele simulator is de bediening van de voortstuwing, roer en boegschroef op soortgelijke wijze vormgegeven als in het stuurhuis van een binnenschip.

In totaal zijn ruim tachtig simulaties uitgevoerd. Het doel van de simulaties was tweeledig:

1. onderbouwen nautisch advies bij de varianten voor Tuindorp en Spijk;
2. aantonen dat de voorkeursvariant nautisch veilig en vlot is.

De belangrijkste aandachtspunten bij de simulaties voor Tuindorp zijn:

- de breedte van de doorvaart ter hoogte van de havendijk;
- de vlotheid waarmee de autoafzetlocatie is te bevaren;
- hinder van de korte langskrib voor de in- en uitvaart;
- het benodigde ruimtebeslag van de schepen in de vaargeul bij in- en uitvaren.

De belangrijkste aandachtspunten bij de simulaties voor Spijk zijn:

- de afstoplengte die schepen nodig hebben in de haven;
- de windvang door containerschepen bij het aan- en afmeren;
- het benodigde ruimtebeslag van de schepen in de vaargeul bij in- en uitvaren;
- de invaarmanoeuvre voor geladen afvaart bij hoge afvoer en hoge stroomsnelheid;
- het overstuur/achteruit naar binnen varen van het 190 meter lange koppelverband.

Simulatieworkshop als onderdeel van het participatietraject

Het Projectteam Lobith heeft besloten een deel van de simulaties uit te voeren in het gemeentehuis van Rijnwaarden in Lobith en deze open te stellen voor het publiek (zie foto). De lokale gemeenschap in Lobith heeft sterke banden met de binnenvaart en scheepsbouw omdat veel inwoners zelf schipper zijn (geweest), op een lokale scheepswerf werken of familieleden hebben die deze banden hebben.

Behalve lokale schippers en bewoners van Spijk en Tuindorp waren gemeentebestuurders, perslieden en enkele leden van het projectteam aanwezig. Ook was er een afvaardiging van de Schippersvereniging Schuttevaer.

De simulatievaarten zijn gevaren door drie binnenvaartschippers die beschikten over de vereiste bevoegdheden en ervaring op dergelijke schepen (grootvaarbewijs, vaarjaren, enzovoort). De vaarten met publiek in het gemeentehuis in Lobith zijn gevaren door een plaatselijke schipper uit Tuindorp. Elke vaart nam ongeveer dertig minuten in beslag. De duur van de simulatie zelf is tien à vijftien minuten, en rondom elke vaart was er ongeveer vijf minuten voor briefing en tien minuten voor debriefing van de schipper. Tijdens de briefing en debriefing is het oordeel van de schipper over de aanpak, de veiligheid en de vlotheid van de manoeuvre vastgelegd.

Bevindingen

Terugkijkend blijkt de actieve betrokkenheid van de schippers, de omwonenden en de lokale bestuurders bij een technische exercitie als scheepvaartsimulaties een meerwaarde te hebben voor het bereiken van de participatiedoelen.

Kwaliteit van het ontwerp en het besluit

In de eerste plaats hebben de simulaties technische bevindingen opgeleverd in de zin van kennis over ontwerpprincipes voor het havenontwerp. De technische bevindingen betreffen de beoordeling van de nautische veiligheid van een aantal havenlay-outs (varianten) voor Tuindorp en Spijk met als doel input te geven, om te komen tot een nautisch veilig en vlot ontwerp. De beoordeling van de lay-outs vond plaats overeenkomstig de



Impressie vaarsimulaties in gemeentehuis te Lobith.

criteria die voor het aspect scheepvaartveiligheid zijn vastgelegd in het beoordelingskader van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor het MER:

- veiligheid bij in- en uitvaren van de haven;
- manoeuvreerruimte in de haven;
- afmeersituatie.

De simulaties hebben bijgedragen tot een begrip van de afmetingen van de schepen en van de vaarsnelheden, stoplengte, faciliteiten en de verschillende stroom- en windcondities waaronder de schippers hun schip moesten navigeren. Zowel de uitgevoerde simulaties als het commentaar van de schippers achteraf maakten duidelijk dat het varen met een dergelijk groot schip de nodige stuurmanskunst vraagt en dat de beoordeling voor wat betreft veiligheid en vlotheid van de manoeuvres sterk afhangt van de gesimuleerde condities, zelfs voor een ervaren schipper. Dit heeft bijvoorbeeld geleid tot het heroverwegen van de breedte van de bestaande haveningang in Tuindorp, een onderwerp waarover in het verleden al de nodige discussie is geweest.

Daarnaast hebben schippers hun praktijkervaringen ingebracht, wat op verschillende onderdelen heeft geresulteerd in nieuwe inzichten en in aanpassing van de criteria voor de beoordeling van de veiligheid en vlotheid van de manoeuvres.

Aan enkele bezoekers is gevraagd in hoeverre de publieke demonstratie heeft bijgedragen aan:

- het project in het algemeen,
- een beter begrip van de afmetingen van de haven en de haveningang;
- optimalisatie van het ontwerp.

Hoewel de bezoekers geen directe inbreng hebben gehad in het ontwerp van de varianten, heeft de publieksparticipatie geleid tot meer inzicht in de ontwerpkeuzes en meer begrip daarvoor, en tot het beeld dat het ontwerpproces zorgvuldig is aangepakt. Dat voedt het draagvlak bij de omgeving.

Transparant proces

De manoeuvreersimulaties in Lobith zijn gevaren door drie ervaren bin-

nenvaartschippers, waaronder een schipper uit Tuindorp. Zij zijn bevestigd op hun ervaringen tijdens de manoeuvre. De betrokkenheid van een plaatselijke schipper is waardevol vanwege het feit dat hij bekend is bij de lokale bevolking en daardoor relatief gemakkelijk benaderd wordt met vragen en/of suggesties.

Tot slot hebben lokale bestuurders geconcludeerd dat de workshop heeft bijgedragen aan de voorstelling van het publiek bij de afmeting van de haven, bij het in- en uitvaren en bij het ontwerpproces. Het is als positief ervaren dat aan het publiek de mogelijkheid is geboden vragen te stellen en suggesties te doen, waarop zowel de aanwezige schippers als de experts meteen konden reageren. Op deze manier is het gevoel gegeven dat naar bestaande zorgen wordt geluisterd en dat hiermee rekening wordt gehouden.

Kortere doorlooptijd

Voor de Overnachtingshaven Lobith is de optimale voorkeursvariant in december 2015 vastgelegd in een Ontwerp Provinciaal Inpassingsplan. Dit ontwerpplan is samen met het ontwerp van een vijftal plandragende vergunningen en bijbehorend milieueffectrapport ter inzage gelegd. Eind januari is de termijn voor zienswijzen gesloten. Wat opvalt, is dat vooral zakelijk belanghebbenden hebben gereageerd, maar dat er geen bezwaren zijn van bewoners uit Spijk en Tuindorp, noch van de schippers die in de toekomst in de haven zullen overnachten. Naar verwachting kan het plan halverwege 2016 worden vastgesteld.

Kortom, het betrekken van de toekomstige gebruikers en de bewoners uit de omgeving bij effectstudies die worden uitgevoerd ter voorbereiding van besluitvorming over grote projecten vergroot de transparantie van het ontwerpproces en kan positief bijgedragen aan het draagvlak. ■

¹ Het MIRT (Meerjarenprogramma 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.