

**Gemeente Nijmegen**

T.a.v. Directie Grondgebied  
Afdeling Projectbureau (G720)/E. Leijenaar

**Postbus 9105  
6500 HG NIJMEGEN**

NEDERLAND

Nijmegen, 3 februari 2007.

**Betreft:** Inspraak op M.E.R. Waalfront.

Geachte heer Leijenaar,

In het masterplan Koers West is een terreinuitbreiding voorzien ter plaatse van het huidige gebouw van de Gelderlander t..b.v. woningbouw. De geplande uitbreiding neemt een gedeelte van de Waalhaven weg en verkleint de in- en uitvaar mogelijkheden van de binnenvaart. Om meer inzicht te verkrijgen in de consequenties van de terreinuitbreiding heeft er een onderzoek plaatsgevonden die is uitgevoerd door Royal Haskoning en als bijlage 8 aan het MER Waalfront. Bij het onderzoek naar de consequenties voor de manoeuvreerruimte is uitgegaan van klasse Va, 110m x 11,4m en wordt gerekend op ledige schepen met een beperkte diepgang. Schuttevaer gaat uit van een Waalhaven op met een bodemligging van 2,8m onder Overeengekomen Lage Rivierstand, NAP + 545 cm waarbij zowel ledige als geladen schepen met een diepgang tot 3,5m gebruik maken van de haven.

Onder 3.3 van Bijlage 8 wordt vermeld dat bij het invaren van maatgevend Va schip het achterschip door de stroming op de rivier in stroomopwaartse richting wordt verzet. Dit is geheel in tegenspraak met de werkelijkheid waarbij de stroming het achterschip naar het benedenstrooms gelegen havenhoofd wordt verzet. Deze kracht leidt er toe dat het schip bij het invaren niet loodrecht op de havenmond kan invaren maar met het voorschip schuin, richting Gelderlander ( zie figuur 3-3 op pagina 7) naar binnen komt varen en de huidige daar aanwezige ruimte (kom) van de haven gebruikt. De uitbreiding zal tot gevolg hebben dat er met vol vermogen van de voorstuwing en overigens niet verplichte boegbesturing ingevaren moet worden en er onvoldoende ruimte blijkt te bestaan om het voorschip vrij te houden van de Handelskade. Dit zal van invloed kunnen zijn op de veiligheid van de scheepvaart en omwonenden. Omdat er tevens met vol vermogen gemanoevreerd kan dat leiden tot klachten van direct aanwonende. Om deze redenen kan de kracht van de waterbeweging tevens gevolgen hebben voor de waterbouwkundige constructies van de haveninvaart. In het MER hoofdrapport onder 7.3 pagina 54 wordt de mogelijke geluidsbelasting van schepen vermeld. Deze belasting kan in de huidige plannen van de gemeente Nijmegen bij het in- en uitvaren alleen maar toenemen.

De figuren 3-3 en 5-3 uit bijlage 8 zijn volledig in tegenstrijd met elkaar. Figuur 3-3 geeft aan dat de ruimte benodigd is bij het invaren van de haven terwijl dat gegeven bij figuur 5-3 geen rol meer schijnt te spelen.

De veronderstelling dat schepen in staat zijn achteruit varend de haven in te varen is niet van toepassing op de Waalhaven. De ligging van de haven in de buitenbocht (hang) van de rivier en de vorm van de havenmond (vrijwel haaks op de rivier) is ongeschikt voor een dergelijke manoeuvre.

Onder 3.4 van bijlage 8 wordt verwezen naar de stroomsnelheid op de rivier bij een afvoer van 2260 m<sup>3</sup>/sec bij Lobith. De stroomsnelheid hang echter nauw samen met de afvoer van de rivier die bij Lobith kan oplopen tot 13.000m<sup>3</sup>/sec waarbij de stroomsterkte sterk afwijkt van de vermelde 0,9m/sec.

Onder 4 op pagina 10 wordt uitgegaan van een toename (groei) van de scheepsbelasting in de haven. Schuttevaer hecht er aan hier te vermelden dat dit een vertekend beeld geeft. Het sinds jaren uitgestelde baggeren van de Waalhaven heeft er toe geleid dat de haven bij lagere waterstanden niet meer volledig benut kon worden. Het uitbaggeren van de haven zal de oude situatie herstellen en de scheepsbelasting terug brengen op het niveau van de origineel aangelegde haven.

Het uitgestelde baggeren van de haven heeft tot gevolg gehad dat, bij lagere waterstanden, de afmeergelegenheid aan de Handelskade niet langer gebruikt kon worden. In de plannen van het Waalfront wordt deze kade voorzien van trappen die met een talud reiken tot in de haven. De gemeente Nijmegen heeft aangegeven dat de aanpassingen aan de haven de functies van de haven niet mag aantasten. Schuttevaer gaat er dan ook van uit dat ter plaatse afmeerpalen (eb- en vloedpalen) geplaatst worden om te voorkomen dat het aantal ligplaatsen wordt verminderd.

Onder 5.3 wordt verondersteld dat bij een uitbreiding van de Handelskade de verminderde manoeuvreer ruimte gecompenseerd moet worden door inzet van de boegschroef. Al in de huidige situatie gebruikt een klasse Va schip de inzet van de boegschroef. Het ontbreekt in deze stelling volledig aan enige onderbouwing welke vermogens benodigd zouden zijn om deze manoeuvre op een veilige en verantwoorde wijze te kunnen uitvoeren.

Onder 6 worden conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan die niet allen overeenkomen met de huidige en of nieuwe situatie.

Conclusies:

- Het aandeel van grotere schepen zal niet vergroten maar hersteld worden.
- De bezettingsgraad van de haven zal niet groter worden maar weer volledig (efficiënt) benut kunnen worden.
- De kade voor de Gelderlander kan voor een gedeelte weer in gebruik worden genomen.

De overige conclusies laten weinig aan duidelijkheid over en geven aan dat er grote twijfels bestaan over de mogelijkheden om op een veilig en verantwoorde wijze scheepsmanoeuvres te kunnen uitvoeren.

Aanbevelingen:

Een praktische test met een touw, dat de situatie van een uitgebreide Handelskade aangeeft, is een zeer onwetenschappelijke benadering van de situatie. Het gaat voorbij aan de verschillende omstandigheden van:

- Verschillen in waterstand;
- beschikbare diepte;
- verschillen in diepgang van schepen;
- waterbeweging van een manoeuvrerend schip bij een doorlopende water- en grondkering;
- waterbeweging bij een vaartlopend schip van verschillende afmeting en diepgang;
- waterbeweging als gevolg van inzet van boegbesturing bij het invaren en (hoofd) voorstuwing bij het uitvaren.
- Etc, etc.

Bij een efficiëntere bezetting van de haven zullen ook de inkomsten uit havengelden weer terug keren op (oude) niveau.

Standpunten Schuttevaer.

De gemeente Nijmegen wil t.b.v. woningbouw de invaart van de Waalhaven aanpassen en de Handelskade rechtekken en voorzien van een schuine trapoever. De bunkerstations moeten verdwijnen. Ligplaatsen voor vrachtschepen aan de Waalkade moeten wijken voor Cruiseschepen.

Hoewel de gemeente aangeeft dat vervallen ligplaatsen gecompenseerd moeten worden, wordt hiervoor geen enkele garantie gegeven. Het belang van voldoende ligplaatsvoorzieningen overstijgt het gemeentebelang en is naar mening van Schuttevaer onverbreekelijk verbonden met de minimale voorzieningen binnen de infrastructuur van de internationale hoofdtransportas de Waal en hoofdvaarweg Maas en Waal kanaal.

Tot deze voorzieningen behoren eveneens bunkerstations. Daar waar in andere plaatsen in Nederland ( Dordrecht, Rotterdam, Zutphen, Arnhem, etc.)deze stations op nog kortere afstand van de bebouwing liggen gebruikt de gemeente Nijmegen het argument van onveiligheid. De bunkerstations in Nijmegen voldoen echter aan de eisen van veiligheid en milieu.

Ten aanzien van het verdwijnen van bunkerstations hebben we aangegeven de argumentatie zwak te vinden, omdat het op andere plaatsen dus geen probleem is.

Schippers Vereniging Koninklijke Schuttevaer heeft zich op alle mogelijke plaatsen en momenten dat er overlegd en inspraak gegeven kon worden dat ook gedaan en constructief meegedacht met de plannen van de gemeente Nijmegen.

Samen met de Commissie watergebonden belangen, Kamer van Koophandel en Watergebonden Bedrijven Oost- Nederland hebben wij getracht onze inzichten te verwoorden.

Met deze reactie op het MER Waalfront gaan wij er van uit dat er meer dan voldoende redenen zijn om de plannen van de gemeente bij te stellen.

Met vriendelijke groet,

Rob van Reem  
Voorzitter