



**To** : Roel van Ark (Groenplanning)  
**From** : Dick ten Hove (MARIN)  
**CC** :  
**Date** : 20 april 2012  
**Project No** : 26046.600\_v3  
**Subject** : Actualisatie 2012 overslaghaven CVI Raaieind te Grubbenvorst

---

## Inleiding

DCM BV is van plan aan de Maas bij Grubbenvorst een verwerkingsinstallatie met overslaghaven aan te leggen voor de grondstoffen die vrijkomen bij de diverse Zandmaas projecten.

Om de plannen uit te kunnen voeren moet het bestemmingsplan aangepast worden. Het Milieueffectrapport (MER) dient hiervoor als onderbouwend document bij de besluitvorming. Groenplanning ondersteunt DCM bij het doorlopen van de procedure en het opstellen van het MER.

In eerdere studies [1, 2] is de manoeuvreerbaarheid van de haven reeds beoordeeld en wat betreft invloed op het scheepvaartverkeer afgezet tegen de gegevens die op dat moment beschikbaar waren. Om diverse redenen heeft het project enige tijd stilgelegen, maar intussen zijn de vergunningen en bestemmingsplanprocedures weer opgestart. Grontmij | Groenplanning heeft MARIN gevraagd om in lijn daarmee ook de beide eerdere studies te actualiseren.

## Toetsingskader

Voor het toetsen van de inrichting van de vaarweg inclusief havens en de daarin aanwezige kunstwerken zoals bruggen, wordt gebruik gemaakt van de Richtlijnen Vaarwegen (RVW) [3].

De RVW zijn opgesteld als kader voor gebruik door en voor Rijkswaterstaat, dat wil zeggen: een verplichting, waarvan alleen is af te wijken na toestemming van Rijkswaterstaat. Hoewel de RVW specifiek verwijzen naar Rijkswaterstaat worden ze ook door de overige vaarwegbeheerders, zoals de Provincie Noord-Holland, als kader gebruikt voor het inrichten en ontwerpen van vaarwegen. Reden is dat de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer gediend is bij uniforme toepassing van de RVW door alle vaarwegbeheerders. Een beheerder heeft evenwel de mogelijkheid van de RVW af te wijken, mits de alternatieve oplossing eveneens de vlotte, veilige en betrouwbare vaart garandeert. Het is van belang, dat de vaarwegbeheerder afwijkingen van de richtlijnen goed kan motiveren, documenteert en de vaarweggebruiker adequaat informeert.

Bij de opzet van de RVW is steeds gestreefd naar de grootst mogelijke zorgvuldigheid. Richtlijnen zijn afgestemd met en goedgekeurd door vertegenwoordigers van de sector en door vaarwegbeheerders van regionale diensten van Rijkswaterstaat, provinciale waterstaat en de havenautoriteiten. De RVW zijn daardoor te beschouwen als technisch en nautisch verantwoorde oplossingen voor een betrouwbare, veilige en vlotte vaart.

De RVW zijn afgebakend tot:

- het verkeerskundig ontwerp, het constructieve ontwerp behoort niet tot het terrein van de RVW.
- vaarwegen van de CEMT klassen I tot en met V en vaarwegen voor de recreatievaart
- vaarwegen zonder stroming of met een langsstroom tot 0,5 m/s
- vaarwegen die niet hoofdzakelijk voor zeevaart bestemd zijn
- niet de vaargeulen op de Noordzee of Waddenzee.

De Maas wordt opgewaardeerd tot CEMT klasse Vb vaarweg, maar valt als zodanig nog binnen het kader van de RVW. Wel is de langstroom (maximaal 1,5 m/s) groter dan de hierboven genoemde 0,5 m/s en schrijven de RVW op dat punt een aanvullende toetsing voor. Deze aanvullende toetsing is uitgevoerd aan de hand van simulaties [1] en heeft geleid tot een aanpassing van de invaartopening van de haven, waarbij met name de invaart op stromend water sterk verbeterd is [2]. De richtlijnen vaarwegen zijn in de meest recente versie [3] voor de parameters waarop getoetst is ongewijzigd en de eerdere actualisatie [2] is hier nog steeds van toepassing.

## Actualisatie verkeersprognoses

In de eerdere studies [1, 2] is de verkeersprognose gebaseerd op verkeersgegevens van de sluis bij Sambeek over de jaren 1998 tot en met 2002. Intussen zijn er ook meer recente gegevens over de jaren 2008/2009 beschikbaar. De gegevens zijn in de tabel hieronder opgenomen [4].

**Tabel 1** *Aantal passages over de Maas in de periode 2008 – 2009 en de periode juli 2008 en 2009 (hoogseizoen)*

	Beroepsvaart 2008 - 2009	Recreatievaart 2008 - 2009	Beroepsvaart Juli 2008 Juli 2009	Recreatievaart Juli 2008 Juli 2009
Totaal aantal passages sluis bij Sambeek	51.437	23.319	4.047	6.657
Gemiddeld per dag ( 2 x 300 dagen per jaar)	86	39	78	128
Dagperiode 07.00 - 19.00 uur (70%)	60	27	55	90
Avondperiode 19.00 - 23.00 uur (20%)	17	8	16	26
nachtperiode 23.00 -07.00 uur (10%)	9	4	8	13

De gemiddelde jaarintensiteit voor de beroepsvaart komt daarmee voor de periode 2008 – 2009 uit op 25.700 passages ten opzichte van 32.500 passages in 2002 waar in de eerdere studies van uitgegaan is. Voor de recreatievaart komt dit uit op 11.650 passages per jaar in 2008 – 2009 ten opzichte van 12.500 in 2002. De intensiteit gedurende de daguren (het drukste deel van de dag) komt voor 2008 – 2009 uit op ca. 5 passages (beroepsvaart) per uur ten opzichte van 7,5 passages per uur in 2002.

De verkeersdruk van het doorgaande verkeer op de Maas is dus in de loop der jaren alleen maar minder geworden.

Eerder [2] is geconcludeerd dat de verkeersintensiteit met het niveau van 2002 zodanig is dat er geen grote problemen te verwachten zijn. In vergelijking met de verkeersintensiteit zoals die volgt uit de cijfers voor 2008 – 2009 is dat alleen maar verbeterd. De eerdere conclusies [2] zijn dus ook hier van toepassing.

## Conclusies en aanbevelingen

- In grote lijnen komt het er op neer dat de dimensies van de haven zelf voldoende zijn voor schepen tot 130 m lengte en 11,4 m breed, maar zeker niet ruim bemeten. Schepen kunnen in de haven zwaaien direct achter de ingang. Naast schepen die aan het laden/lossen zijn is er ruimte voor 4 - 6 wachtende schepen, onder voorwaarde dat er maximaal twee grote schepen (110 tot 130 m) in de haven aanwezig zijn.
- De verkeersintensiteit is zodanig dat er geen grote problemen te verwachten zijn onder de voorwaarde dat de in-/uitvaart van de haven vlot uitgevoerd kan worden met maximaal 5 tot 10 min. In het initiële ontwerp was dit al geen probleem, in het definitieve eindplan is dit nog verder verbeterd.
- In het eindplan is de situatie voor schepen die afvarend boeg voor de haven in willen varen en boeg voor opvaren de haven willen verlaten iets verslechterd ten opzichte van het initiële ontwerp. Dit weegt niet op tegen de verbetering waarbij afvarende schepen nu de mogelijkheid hebben om dicht onder de verkeerde wal te gaan varen en achterwaarts de haven inkomen. Daarnaast kunnen schepen in het eindplan de haven ook vlotter achterwaarts verlaten zonder groot ruimtebeslag op de rivier. Ook voor opvarende schepen die de haven aandoen is de situatie in het eindplan verbeterd.
- Het uitzicht vanuit de haven is met name voor geladen schepen beperkt. Door marifoongebruik verplicht te stellen is dit acceptabel.

## Referenties

- [1] Nautische Evaluatie van de Werkhaven t.b.v. CVI Haven Raaieinde BV, MARIN rapport nr. 21064.600/2, 11 april 2007.
- [2] Actualisatie overslaghaven CVI Raaieind te Grubbenvorst (versie 2), MARIN memo 23668, 15-7-2009.
- [3] Richtlijnen Vaarwegen 2011, Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur en Milieu, december 2011.
- [4] Akoestisch onderzoek CVI Haven Raaieind te Grubbenvorst, Sight, 26 januari 2012.