

32/uub(362) 2^e ex

Belevingsonderzoek Uitwijkhaven Lobith

**BIBLIOTHEEK
STARINGGEBOUW**

J.F. Coeterier

Rapport 362

Onderzoekreeks De Betekenis van de omgeving, XXII

DLO-Staring Centrum, Wageningen, 1994



lsn 435112 *

REFERAAT

Coeterier, J.F., 1994. *Belevingsonderzoek Uitwijkhaven Lobith*. Wageningen, DLO-Staring Centrum. Rapport 362; 78 blz.; 5 fig.; 1 tab.; 15 ref.; 3 bijl.

Door het invoeren van verplichte rusttijden voor de binnenvaart en het voornemen van Rijkswaterstaat om ankeren in de rivier te verbieden neemt de behoefte aan ligplaatsen toe. De capaciteit van de huidige uitwijkhaven bij Lobith moet worden uitgebreid. De uitbreiding is m.e.r.-plichtig. Rijkswaterstaat heeft vier alternatieven ontwikkeld. In het kader van de milieu-effectrapportage is kwalitatief belevingsonderzoek verricht bij bewoners, schippers, recreanten en vertegenwoordigers van belangengroepen naar de te verwachten effecten van de alternatieven op het leefklimaat en mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen.

Trefwoorden: gebiedskwaliteit, landschapsbeleving, leefklimaat, milieu-effectrapportage

ISSN 0927-4499

©1994 DLO-Staring Centrum, Instituut voor Onderzoek van het Landelijk Gebied (SC-DLO) Postbus 125, 6700 AC Wageningen.
Tel.: 08370-74200; telefax: 08370-24812.

DLO-Staring Centrum is een voortzetting van: het Instituut voor Cultuurtechniek en Waterhuishouding (ICW), het Instituut voor Onderzoek van Bestrijdingsmiddelen, afd. Milieu (IOB), de Afd. Landschapsbouw van het Rijksinstituut voor Onderzoek in de Bos- en Landschapsbouw 'De Dorschkamp' (LB), en de Stichting voor Bodemkartering (STIBOKA).

DLO-Staring Centrum aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DLO-Staring Centrum.

Inhoud

	blz.
Woord vooraf	7
Samenvatting	9
1 Inleiding	17
1.1 Probleem- en doelstelling	17
1.2 Het Gebied	23
2 Werkwijze	25
3 Landschapsbeleving door bewoners	29
3.1 Eenheid	29
3.2 Gebruik	32
3.3 Historisch karakter	34
3.4 Natuurlijkheid	35
3.5 Ruimtelijkheid	36
3.6 Onderhoud en verzorging	37
3.7 Overige kenmerken	37
3.8 Het effect van autonome ontwikkelingen	37
4 De nieuwe uitwijkhaven, algemene opmerkingen	39
4.1 Bewoners	39
4.2 Schippers	41
4.3 Recreanten	45
4.4 Overeenkomsten en verschillen tussen de groepen	46
5 Alternatief A	49
5.1 Bewoners	49
5.2 Schippers	50
5.3 Recreanten	51
6 Alternatief B	53
6.1 Bewoners	53
6.2 Schippers	54
6.3 Recreanten	56
7 Alternatief C	57
7.1 Bewoners	57
7.2 Schippers	57
7.3 Recreanten	58

8	Mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen	59
8.1	Alternatief A	59
8.2	Alternatief B	61
8.3	Alternatief C	61
9	Voorstellen voor economische activiteiten in de huidige haven	63
10	Conclusies en evaluatie	65
	Literatuur	67
	Bijlage 1. De vragenlijst	69
	Bijlage 2. De indeling van de eerste serie landschapsfoto's	73
	Bijlage 3. Beelden van autonome ontwikkelingen	77

Woord vooraf

"De Boven-Rijn bij Lobith wordt jaarlijks door zo'n 160.000 beroepsschepen bevaren. Voor een vlotte en veilige vaart op de rivier is het noodzakelijk dat schippers die willen, of in verband met vaartijdbepalingen moeten overnachten over voldoende ligplaatsen kunnen beschikken. Was het vroeger mogelijk te ankeren aan de rivier, door de toename van de continuvaart en de snelheid van de schepen is dit in toenemende mate ongewenst geworden. De nieuwe bemanningsregels voor de binnenvaart schrijven bovendien verplichte rusttijden voor. Dit brengt met zich mee dat de behoefte aan geschikte ligplaatsen nog toe zal nemen. Het probleem van de stilliggende schepen op de rivier heeft geleid tot een beleid gericht op het creëren van zogeheten uitwijkhavens op regelmatige afstanden langs de vaarweg van Rotterdam naar Duitsland. Bij Lobith is van oudsher een uitwijkhaven aanwezig. Het huidige aantal ligplaatsen (ca. 30) is echter niet meer toereikend; schippers die een ligplaats zoeken treffen steeds vaker een volle haven aan. Uitgaande van het doel geen schepen meer voor anker te laten gaan op de rivier en rekening houdend met het nieuwe vaar- en rusttijdenbesluit, wijzen eerste berekeningen uit dat het noodzakelijk is dat de capaciteit wordt uitgebreid naar ca. 90 ligplaatsen."¹ Uitbreiding of aanleg van een haven voor 90 schepen is een grootschalige ingreep in het landschap. Hiervoor is een milieu-effectrapportage verplicht, de mer Uitwijkhaven Lobith.

In het kader van de effectenstudie is een belevingsonderzoek uitgevoerd, met als doel: "het inventariseren en systematisch beschrijven van te verwachten effecten van de uitbreiding van de uitwijkhaven Lobith, bezien vanuit de beleving van het leefmilieu door bewoners in de omgeving van de alternatieven, recreanten, schippers en mogelijk aanwezige actiegroepen."² Onder leefmilieu wordt verstaan: ervaren gebiedskwaliteiten en het effect van autonome ontwikkelingen daarop. Een belangrijke gebiedskwaliteit is de landschapsbeleving. Daarmee heeft het belevingsonderzoek drie onderdelen: landschapskwaliteiten, het effect van autonome ontwikkelingen en de nieuwe uitwijkhaven. Voorafgaand aan het belevingsonderzoek had al een voorlichtingsavond van RWS over de voorgenomen uitbreiding van de uitwijkhaven plaatsgevonden. Veel bewoners waren op de hoogte en hadden al over de uitbreiding kunnen nadenken.

Het belevingsonderzoek is uitgevoerd in mei en juni 1994, samen met ir. M.B. Schöne, landschapsarchitecte bij SC-DLO. De foto's voor het bewonersonderzoek zijn gemaakt door de afdeling Fotografie en Beeldverwerking van SC-DLO.

De medewerking en de betrokkenheid bij het onderzoek was groot. Alle ondervraagden vonden het belevingsonderzoek een goed initiatief van RWS. Bij deze worden zij heel hartelijk bedankt voor hun medewerking. Een speciaal woord van dank gaat naar de zoon van de eigenaar van de camping aan de Bijland en de beheerder van de camping bij Aerdt. Zij hebben bemiddeld bij het verzamelen van (adressen van) recreanten.

¹ Uit de Startnotitie milieu effect rapportage uitwijkhaven Lobith.

² Uit een brief van de projectleider, ir. P.M. Stuurman, hoofd van de afdeling Scheepvaart bij de Directie Gelderland van RWS, d.d. 2-2-1994.

Samenvatting

Door het invoeren van verplichte rusttijden voor de binnenvaart en het voornemen van Rijkswaterstaat (RWS) om ankeren in de rivier te gaan verbieden is er meer behoefte aan veilige lig-plaatsen. Hiertoe moet de capaciteit van de huidige uitwijkhaven bij Lobith worden uitgebreid van ca. 30 naar ca. 90 ligplaatsen. Deze uitbreiding is m.e.r.-plichtig. De Startnotitie milieu effect rapportage uitwijkhaven Lobith van RWS geeft vier alternatieven:

- A Uitbouwen van de bestaande haven in de Bijland.
- B-1 De Bijenwaard, met verlegging van de dijk.
- B-2 Idem, met een stalen damwand.
- C Modernisering van de bestaande uitwijkhaven + een kleine in de Bijenwaard, het combinatie-alternatief.

Bij de alternatieven B-1 en B-2 wordt de huidige uitwijkhaven overbodig en kan mogelijk ter beschikking komen van de Gemeente Rijnwaarden.

In opdracht van RWS heeft SC-DLO belevingsonderzoek gedaan naar de te verwachten effecten van een uitbreiding van de huidige uitwijkhaven bij Lobith op bestaande gebiedskwaliteiten en de rol van autonome ontwikkelingen hierin. In dit onderzoek zijn gesprekken gevoerd met verschillende betrokkenen: 16 bewoners (Spijk 7, Tolkamer 5 en Lobith 4), 16 schippers en 17 recreanten. De bewoners is speciaal gevraagd naar hun beleving van het landschap en autonome ontwikkelingen daarin, de schippers naar hun wensen betreffende de inrichting van de nieuwe haven. Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met een aantal informanten, zoals vertegenwoordigers van de Heemkundige Kring en de Watersportvereniging. In de gesprekken zijn ook suggesties gegeven voor mitigerende en compenserende maatregelen. De resultaten moeten aandachtspunten voor het ontwerp van de nieuwe haven opleveren.

Het huidige leefklimaat wordt bepaald door kwaliteiten en ontwikkelingen. Kwaliteiten zijn de waargenomen eenheid van het landschap, het eigen karakter van de verschillende gebruiksvormen, het historische karakter dat het gebied nog grotendeels heeft, de grote mate van natuurlijkheid in velerlei aspecten en de gedifferentieerde ruimtelijkheid. Het landschap kenmerkt zich door eenheid en verscheidenheid. Grotere delen binnen de eenheid zijn: de rivier, de Bijland, natuurgebieden en landbouwgebieden. Deze delen vertonen een grote variatie aan zowel visuele als functionele aspecten. Dit maakt het landschap kleinschalig en afwisselend. Drager van de landschapsbeleving is het water; het water heeft het landschap gemaakt. Kenmerkend voor het landschap is de continuïteit. Het vernieuwt zich steeds maar volgens een vast proces. Zo vindt men dat er maar weinig verandert in het landschap, terwijl er toch maar weinig is dat aan vroeger doet denken. De sfeer is echter nog authentiek. Het landschap wordt gekenmerkt door veel kromme lijnen, van dijken, strangen, wegen, de rivier. Er is wilde en getemde natuur, de eerste bij de strangen en tichelgaten, de tweede in de landbouwgebieden. Er is weidsheid en uitzicht, vanaf de dijken, en beslotenheid, binnen de dijken, door de vele verspreide begroeiing. Het landschap is niet strak gepland en vertoont veel dynamiek. Dit geeft een gevoel van vrijheid; de natuur kan er nog zijn gang gaan en mensen hebben dat gevoel dan ook. Er is een gevoel van verweving, maar ook van contrast,

bijv. tussen rivier en land, of tussen de Bijland en de natuurgebieden; deze deelgebieden vormen als het ware eigen werelden binnen het geheel.

Behalve de uitbreiding van de haven spelen er diverse autonome ontwikkelingen. De belangrijkste zijn wat ervaren wordt als verstedelijkingsprocessen, zoals dorpsuitbreidingen en infrastructurele en recreatieve voorzieningen; verder de aanleg van een loswal, aanvragen voor een ontzanding en de aanleg van een camping en een bungalowpark, en de voorgenomen natuurontwikkeling in het kader van de Gelderse Poort. Van de ontwikkelingen zijn de dorpsuitbreidingen de grootste aantasting van het oude patroon; zij vervlakken oude contrasten. Verder worden ontwikkelingen steeds grootschaliger. Dit verdraagt zich slecht met de kleinschaligheid van het landschap, zeker als er meerdere tegelijk spelen.

Belangrijke veranderingen uit het recente verleden zijn, behalve het verdwijnen van de baksteenindustrie bij Spijk, het steeds meer isoleren van Tolkamer van de rivier. Vroeger meerden de schepen direct aan de kade, nu ligt de haven eigenlijk al buiten Tolkamer; vervolgens verdween de douane en met de aanleg van de Europakade is Tolkamer nu vrijwel geheel van de rivier gescheiden.

Uit de resultaten blijkt dat men³ de uitbreiding van de uitwijkhaven niet ziet als een geïsoleerde activiteit, maar als onderdeel van een pakket van maatregelen die de streek een nieuwe (economische) impuls moeten geven. Maatregelen worden in onderling verband gezien en goede combinaties kunnen synergie-effecten of meerwaarde opleveren. Dit betekent dat men een geïntegreerde en multifunctionele vorm van planning wenst en niet de haven door RWS, fietspaden door het Recreatieschap, zandwinning door de provincie, industrievestiging door de gemeente - en dat alles naast en langs elkaar. In zo'n planning moeten ook prioriteiten worden gesteld, want als alles tegelijk zou plaatsvinden vindt men het teveel. Geïntegreerde planning is extra wenselijk omdat het landschap in het studiegebied rijk is aan kwaliteiten, maar ook kwetsbaar. Duurzaamheid van kwaliteit vereist een aanpak die niet louter economisch gemotiveerd is, maar ook landschappelijk.

Bij de keuze van het meest of het minst gewenste alternatief maakt iedereen voor zichzelf een afweging tussen de verwachte kosten en baten. Kosten betreft niet alleen de aanlegkosten van de haven, maar ook kosten aan landschap. Baten is vooral werkgelegenheid, waarbij men verwacht dat het dichtstbijgelegen dorp het meest profiteert. Opvallend is dat men de haven niet ziet als bron van rust maar als bron van activiteiten, direct op de scheepvaart betrokken of daarvan afgeleid. Er zijn dan twee houdingen. Als de kosten hoger zijn dan de baten moet de haven zo ver mogelijk weg liggen van het eigen dorp. Dit is het NIMBY-effect, **Not In My BackYard**. Maar als de baten hoger zijn wil men de haven juist zo dicht mogelijk bij het eigen dorp (een IMBY-effect). Kosten en baten zijn niet eenduidig gedefinieerd. Iedereen geeft hier zijn eigen invulling aan. Er worden zowel visuele als functionele argumenten gehanteerd, of beeld- en gebruikaspecten.

Een apart punt, dat de mensen echter in samenhang willen zien met de inrichting en het beheer van de nieuwe haven, is dat een deel van de huidige haven zal worden ingericht voor economische activiteiten. Bij de alternatieven A en C zit dit al in de planning en bij B kan de haven mogelijk ter beschikking van de Gemeente komen voor

³ Als van 'men' wordt gesproken is dat minstens de helft van de ondervraagden.

economische exploitatie. Dit zou een aantal voorzieningen of faciliteiten voor schippers kunnen omvatten, zoals steigers om langer te liggen en een dam voor reparaties. Dit soort voorzieningen vindt men goed te combineren met een uitwijkhaven. Een punt dat schippers hierbij naar voren brengen is een eventuele havenmeester. Deze zou niet alleen een taak kunnen hebben in het economisch te ontwikkelen deel, bijv. controle en bewaking bij langer liggen, maar ook in de nieuwe uitwijkhaven. Een grote haven zal meer behoefte aan coördinatie en informatieverstrekking met zich meebrengen dan een kleine. Dit is een argument voor A, omdat die taken dan het best te combineren zijn. Wat de schippers niet willen in het economisch te ontwikkelen deel zijn voorzieningen voor de plezier-vaart. Beroepsvaart en pleziervaart verdragen elkaar niet volgens hen. Schippers en recreanten zijn unaniem in hun mening over de alternatieven. Bij de bewoners zijn de meningen verdeeld. Alle schippers prefereren A. Zij geven geen slechtste alternatief aan. Alle recreanten vinden A het slechtst. Zij prefereren C. Over het beste alternatief zijn de bewoners van Spijk en Tolkamer het onderling niet eens; de mensen uit Lobith prefereren allen A. Over het slechtste alternatief is meer overeenstemming; het merendeel der bewoners vindt B-1 het slechtst.

Behalve onderlinge afstemming van ontwikkelingen wensen alle ondervraagden als mitigerende maatregel landschappelijke inpassing en aankleding van de nieuwe haven, en voorzieningen om hem ook toeristisch aantrekkelijk te maken, dus hem niet isoleren en monofunctioneel opzetten maar integreren in het gebied, visueel en functioneel. Dit houdt bijv. in: begroeiing erlangs, een fietspad (als onderdeel van een grotere route) en/of een wandelpad met bankjes en eventueel een picknicktafel en mogelijkheden om te vissen op de kop van de dam. Voor velen vormt de haven een toeristische attractie waar men graag een tijdje naar wil zitten kijken. Ook de schippers hebben dan niet het gevoel dat ze in quarantaine zitten.

Alternatief A: uitbreiding van de uitwijkhaven in de Bijland

Alternatief A sluit aan op de traditie dat Tolkamer en schippers op elkaar georiënteerd zijn. Als schippers niet rusten nemen zij graag deel aan de gezelligheid van een dorp of stad. Op het water zijn zij al geïsoleerd. Tolkamer heeft zowel aan gezelligheid als aan voorzieningen (waartoe ook de reparatiemogelijkheden behoren) meer te bieden dan Spijk. Men verwacht dat Tolkamer meer van A zal profiteren dan Spijk van B of C, niet alleen omdat het meer groeipotentie heeft dan Spijk, maar ook omdat bij B of C veel schippers toch naar Tolkamer zullen blijven gaan. Bovendien wonen veel schippers in Tolkamer en Lobith. A is voor hen dicht bij huis. Een ander argument is dat A meer natuur spaart. Niet alleen blijft de Bijenwaard behouden, maar het huidige waardevolle natuurgebied, het heliportveldje, wordt meer geïsoleerd; er rijden geen (vracht)auto's meer langs. Het zou dan meer kansen krijgen zich te ontwikkelen.

Bij de afweging worden vaak ook de vermoede aanlegkosten betrokken. Alternatief A heeft het voordeel dat er geen grond hoeft te worden aangekocht, er hoeven geen mensen te verdwijnen en er hoeft nauwelijks te worden afgegraven, er is al water. Bovendien ligt in de beleving van niet-schippers een haven meer op één vlak met pleziervaart op een recreatieplas dan met een gedifferentieerd landschap met een verweving van natuur en landbouw.

Schippers vinden A verkeersveiliger (en het verbeteren of bevorderen van de nautische veiligheid op de rivier is het eerste doel bij de ontwikkeling van de alternatieven). Er is ter hoogte van de huidige haven veel meer bevaarbaar water dan bij de Bijenwaard, dus meer manoeuvreerruimte. Dit telt vooral bij laag water. Bovendien ligt de huidige

haven gunstig op de stroom, namelijk in een binnenbocht, terwijl de Bijland in een buitenbocht ligt, waar het water harder stroomt. Dit telt vooral bij hoog water. Wel heb je bij A minder overzicht over de rivier dan bij B, maar tot nu toe heeft niemand daar echt klachten over.

Niemand verwacht een toename van overlast van een haven in de Bijland, ook recreanten niet. Het geluid van motoren hóórt naar hun gevoel bij het water en meestal horen zij niet of dat nu uit de haven of van de rivier komt. Aan de andere kant vinden velen het kijken naar in- en uitvarende schepen een attractie. Bij A kunnen daar meer mensen van profiteren.

Het voornaamste bezwaar tegen een haven in de Bijland - en dat komt niet alleen van de recreanten - is verlies van recreatiemogelijkheden; de Bijland wordt dan ongeveer 10% kleiner. De kans bestaat dat de verschillende typen recreanten, zoals surfers, zeilers en speedbootvaarders, letterlijk in elkaars vaarwater komen. Dit kan tot spanningen leiden, zeker gezien de toenemende recreatiedruk op de Bijland: meer vraag maar minder aanbod. Een ander nadeel is dat men de haven erg groot vindt in verhouding met de omgeving. De landschappelijke inpassing en aankleding van de haven zal veel aandacht moeten krijgen. Ook is er weinig ruimte voor infrastructurele aanpassingen, zowel wegen als parkeervoorzieningen, zeker als het economisch te ontwikkelen deel van de haven zijn eigen transportbewegingen gaat meebrengen.

Er zijn verschillende suggesties gedaan voor mitigerende en compenserende maatregelen. De eerste betreft het water: als je water wegneemt moet je water teruggeven. Hiervoor noemt men twee mogelijkheden: 1) Als de Bijland toch wordt uitgegraven voor de haven, neem dan meteen alle ondiepe plekken mee, want bij laag water zijn veel plaatsen al onbevaarbaar. 2) Voeg het meest oostelijke deel van de Oude Waal, van het eind van de speedbootbaan tot aan de fietsbrug, bij de Bijland. De dijk zou dan aan twee kanten doorgestoken moeten worden zodat er een eiland wordt gecreëerd, waar men dan ook kan aanleggen. Mochten de oevers een hoge natuurwaarde hebben, dan zijn de recreanten bereid er niet aan te leggen. Verder wenst iedereen weer een strandje met begroeiing en een fietspad aan de zuidoever van de Bijland.

Een voorbeeld van positieve afstemming van maatregelen op elkaar is: er ligt nu verontreinigd slib in de monding van de Bijland (èn op de loswal). Als je de haven toch gaat uitgraven (of de huidige haven gaat saneren), neem dat dan ook meteen mee. Een voorbeeld van negatieve interactie is dat een aantal Spijkenaren (maar waarschijnlijk ook anderen) een ontzanding, een bungalowpark, een haven èn eventuele industrie-uitbreiding teveel vindt. Als de ontzanding en het bungalowpark doorgaan zou dat een reden kunnen zijn om alternatief A te kiezen, nog afgezien van andere overwegingen. Voor recreanten zou er minder geluidsoverlast zijn als schippers op volgorde van vertrek gelegd zouden worden, bijv. door Post Millingen, waar zij zich dan verplicht zouden moeten melden, èn door electriciteitsvoorzieningen in de haven zodat schippers 's nachts hun motoren niet hoeven laten draaien om hun aggregaat op te laden.

De Watersportvereniging zou minder moeite hebben met het verdwijnen van een stuk Bijland als zij eigen steigers zouden krijgen in de Zuidhoek van de plas, westelijk van de nieuwe haven. (Dit zijn niet de steigers bij de camping).

Alternatief B: uitbreiding van de uitwijkhaven in de Bijenwaard

Spijk verwacht een duidelijke economische impuls van de haven. In de omgeving spelen echter meerdere (autonome) ontwikkelingen en de wens van de meesten is toch wel om al deze ontwikkelingen sámen te plannen, in een onderling verband. Het dilemma waarin Spijkenaren zich voelen is dat bij teveel grootschalige ontwikkelingen het karakter van Spijk wel eens kan verdwijnen, maar dat zonder economische impuls Spijk zelf wel eens zou kunnen verdwijnen. Dat er ontwikkelingen gewenst zijn, daar is iedereen het wel over eens, alleen niet over hoeveel en hoe groot. De eventuele aanleg van een haven moet duidelijk in dit perspectief worden gezien. Dit geldt ook voor bestaande ontwikkelingen. Op dit moment ligt er bijv. al een loswal. Een combinatie met de haven kan voor- en nadelen hebben. Voordelen zijn dat je na het lossen meteen kunt rusten, of dat je even in de haven kan wachten als de loswal vol ligt. Dit is ook veiliger voor het rivierverkeer. Een nadeel is de combinatie van verkeerssoorten die elkaar in de weg kunnen zitten. Dit geldt niet alleen voor de schepen maar ook voor autoverkeer dat loswal en haven met zich meebrengen. Bovendien vindt men de loswal al een aantasting van het landschap. Ditzelfde geldt voor de haven. Het gecombineerde effect van beide aantastingen acht men groter dan van de twee ingrepen apart. Dit cumulatieve effect wordt nóg groter als er ook nog een ontzanding gaat plaatsvinden en een bungalowpark wordt aangelegd.

De voordelen van alternatief B zijn infrastructureel: de rivier is daar overzichtelijker en de wegensituatie is er beter dan in Tolkamer. Een nadeel voor schippers is eveneens van verkeerstechnische aard, namelijk dat het zowel in de haven als op de rivier ter plaatse moeilijker manoeuvreren is dan bij de huidige haven. De haven bij alternatief B is enger dan bij A en de rivier heeft ter hoogte van de Bijenwaard bij laag water een smallere vaargeul dan bij Tolkamer. Maar er zijn niet alleen bezwaren bij laag water maar ook bij hoog water. Alle schippers vinden een strekdam die bij hoog water onder staat, zodat je niet van je schip afkunt, een groot bezwaar. Bovendien maakt zo'n situatie zowel het liggen als het manoeuvreren in de haven moeilijker, omdat er dan een sterke stroming staat.

Er zijn ook landschappelijke bezwaren tegen B, zowel kwantitatief als kwalitatief. Ten eerste kost B het meeste landschap en ten tweede zouden kwaliteiten, zoals gedifferentieerdheid en kleinschaligheid, verdwijnen. Bij B telt dit zwaarder dan bij A, omdat B helemaal "buiten" ligt. Spijk is ook niet groot genoeg om zo'n grootschalige ingreep te dragen. Behalve op het rivierenlandschap van de uiterwaarden maakt B-1 óók nog inbreuk op het agrarische landschap; het verstoort twee belevingswerelden.

Dan is er het punt van voorzieningen. Spijk heeft weinig (geen dokter, geen garage, geen reparatiebedrijf) en het heeft geen scheepstraditie, men is er niet op schippers ingesteld; het is altijd een steenbakkersdorp geweest. Schippers voelen zich niet alleen fysiek maar ook mentaal geïsoleerd in de Bijenwaard.

Tenslotte spelen aanlegkosten een rol. De meesten denken dat B het duurst zal zijn. Bovendien brengt B ook nog indirecte kosten met zich mee, omdat bij dit alternatief de huidige haven overbodig wordt en waarschijnlijk opnieuw ingericht moet worden. Voorstellen voor mitigerende en compenserende maatregelen betreffen vooral de verwachte verkeersoverlast. Niet alleen een nieuwe grote haven maar alle ontwikkelingen zullen meer verkeer meebrengen. Men zou dan graag zien dat er aparte fietspaden worden aangelegd; naar Lobith en Elten door de Tengnagelwaard en naar Herwen door de Ossenwaard - en dan ook meteen een apart fietspad langs de Eltense weg. De Rijndijk, de Eltense weg en de Polderdijk zijn nu al erg druk en gevaarlijk. Een andere

wens is afstemming van de verschillende ontwikkelingen op elkaar. Zo vraagt men zich af of het niet mogelijk is de Bijenwaard eerst te ontzanden en er dan pas een haven in aan te leggen, zoals ook in Haaften is gebeurd. Dit zou het fraaie landschap van de Tengenelwaard sparen en een diepe haven geven. Deze zou minder onderhoud vergen en schippers zouden er rustiger liggen.

Vergelijkt men B-1 met B-2, dan is niemand voor B-1 en alleen Spijkenaren voor B-2, vanwege de verwachte economische impuls voor Spijk. B-1 kost teveel, aan geld, aan landschap, sociaal (er moeten mensen verhuizen), aan landbouwgrond en cultuurhistorisch (met de Ameidsedam verdwijnt een stukje Spijkse geschiedenis). Schippers hebben echter liever B-1 dan B-2. Ten eerste is de haven dan groter en ten tweede hebben zij bezwaren tegen een stalen damwand. Het is moeilijker om aan wal te komen, in de zomer straalt dat hitte af en ernaast lig je bij laag water vrijwel in het duister. Iedereen vindt een stalen damwand lelijk en niet in het landschap passen, zeker als hij gaat verroesten.

Alternatief C: modernisering van de huidige haven gecombineerd met de aanleg van een nieuwe (kleine) haven in de Bijenwaard

Veel argumenten voor en tegen B gelden ook voor het Bijenwaardgedeelte van C. Alle recreanten prefereren C. Het kost en geen recreatiewater en het minste landschap. Ook bewoners die verlies van recreatiemogelijkheden erger vinden dan verlies van uiterwaardenlandschap kiezen C. Een voordeel van C is dat twee dorpen profiteren van de economische impuls van de haven. Een verkeerstechnisch argument voor C is dat je verkeer beter kunt regelen als je het verdeelt over meerdere kleine in plaats van één grote halteplaats; je hebt minder last van opstoppingen en de afwikkeling gaat sneller. Het grote nadeel van C acht men de versnippering, niet alleen qua inrichting en beheer (alles moet dubbel) maar ook landschappelijk. Dubbel moeten:

- activiteiten, zoals reparatie, bevoorrading, leeghalen van afvalbakken, onderhoud.
- voorzieningen, zoals een telefooncel, afvalbakken, electriciteitsvoorziening, landschappelijke aankleding, een autosteiger;
- management, bijv. controle, coördinatie, organisatie. Een grote haven vergt relatief veel meer controle en coördinatie dan een kleine.

Maar C versnipperd ook de eenheid van het landschap. Eerst een haven en op korte afstand erna wéér een haven geeft een onrustig beeld.

De meningen over de aanlegkosten variëren sterk. De ingreep lijkt het kleinst, maar in de Bijenwaard moet ook worden onteigend, grond aangekocht, afgegraven, een haven worden aangelegd en ingericht. Het formaat van de haven acht men hierbij nauwelijks een kostenbesparende factor. Samen met de versnippering kan dit C wel eens heel duur maken.

Schippers zien al aankomen dat er bij twee havens een splitsing gemaakt gaat worden naar type schip. Zij zijn hier tegen. Schepen van een verschillend type die samen opvaren of die elkaar willen treffen zouden dan gescheiden moeten gaan liggen, of, als je liever in Tolkamer ligt maar het "verkeerde" type schip hebt, zou dat niet kunnen. Als mogelijke mitigerende of compenserende maatregel is voor het Bijenwaardgedeelte van C dezelfde wens naar fietspaden geuit als bij B.

Inrichting van de nieuwe haven

De schippers is ook gevraagd naar hun ideeën over de inrichting van de nieuwe haven. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt tussen door iedereen noodzakelijk geachte, door velen gewenste, en door enkelen als extra genoemde voorzieningen. *Noodzakelijk* vinden schippers bijv. steigers waar op elk punt af kunt, ook bij hoog water; een goede autosteiger; meerdere afvalbakken, ook voor chemisch afval. De geplande voorzieningen voor kegelschepen, zoals opgegeven in de Startnotitie, namelijk zes ligplaatsen voor 1-kegelschepen, vindt men te weinig. Naar schatting vormen zij ca. 25% van het verkeer te water, terwijl 6 ligplaatsen op een totaal van 90 nog geen 7% is. En afgezien van welk alternatief wordt gekozen, vinden schippers het een goed idee om ligplaatsen te regelen via de meldingspost, zodat eerst-vertrekkende schepen aan de buitenkant liggen. Post Millingen zou hiervoor uitgerust moeten worden en steigers zouden genummerd moeten worden. Dat is trouwens ook makkelijker bij bevoorrading. *Wenselijk* vinden schippers electriciteits- en watervoorziening. Dit kan betaald worden met geld, munten of een kaart. Er moet dan wel voldoende capaciteit zijn. Aansluiting zou echter niet verplicht hoeven zijn, maar schippers die liever hun motor laten draaien moeten dan wel apart liggen. Verder een telefooncel en landschappelijke aankleding van de haven. *Extra* voorzieningen zijn bijv. folders over wat er in de streek te doen is, "witte" fietsen, een kinderspeelplaats, aansluiting voor kabel-TV, een brievenbus, een bushalte, controle op inbraak en diefstal.

Veel van deze voorzieningen worden ook gewenst in het economisch te ontwikkelen deel van de haven, als daar steigers voor lang liggen zouden worden aangelegd.

1 Inleiding

1.1 Probleem- en doelstelling

De Startnotitie noemt een aantal problemen in verband met de binnenvaart:

- Vroeger konden schippers op de rivier voor anker gaan. Dit wordt echter steeds gevaarlijker. Uit onderzoek naar ongevallen op de rivier is gebleken dat in ca. 30% van de gevallen waarin sprake was van zware schade ankerliggers betrokken waren. Bovendien worden schepen regelmatig "van hun anker" gevaren zonder dat dit tot ongevallen of schade hoeft te leiden. RWS wil op termijn ankeren in de rivier verbieden. Zij biedt daarvoor als alternatief de uitwijkhavens.
- In het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is een beleid ontwikkeld dat gericht is op het creëren van uitwijkhavens op regelmatige afstanden langs de rivier (ca. 20 km). Invoering van het vaar- en rusttijdenbesluit voor de binnenvaart schept een grotere behoefte aan ligplaatsen waar schippers kunnen rusten.
- Bij bijzondere omstandigheden op de rivier, zoals slecht zicht, hoogwater, ijsgang, calamiteiten, moeten schippers een veilige plek kunnen vinden. De geplande uitwijkhavens kunnen dan dienst doen als vluchthaven.

Bovenstrooms van Nijmegen is onvoldoende capaciteit aanwezig om uit te wijken of te rusten. Daarnaast is echter nog extra capaciteit nodig, of kan nodig zijn, omdat:

- bij hoge waterstanden een vaarverbod in Duitsland geldt. In Nederland geldt dit niet, waardoor gedwongen wachttijden in Lobith kunnen optreden;
- een grotere uitwijkhaven meer schepen kan aantrekken;
- de binnenvaart waarschijnlijk nog groeit;
- economische exploitatie van de huidige uitwijkhaven van Lobith extra verkeer kan aantrekken.

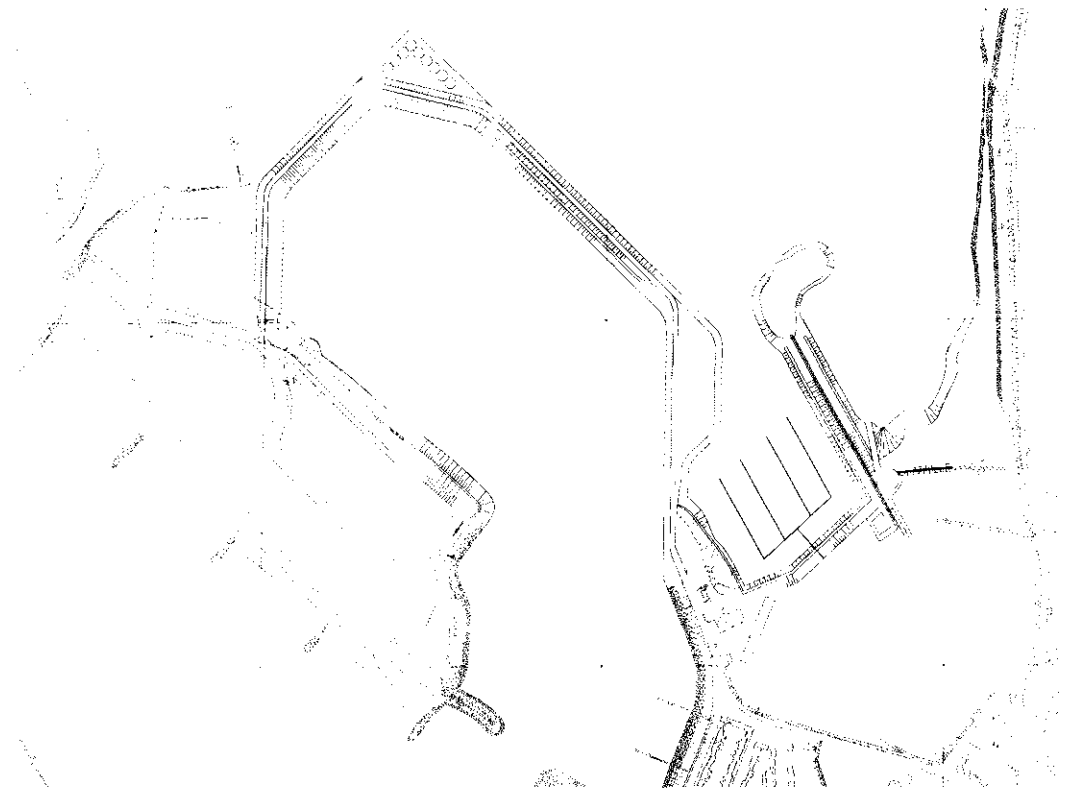
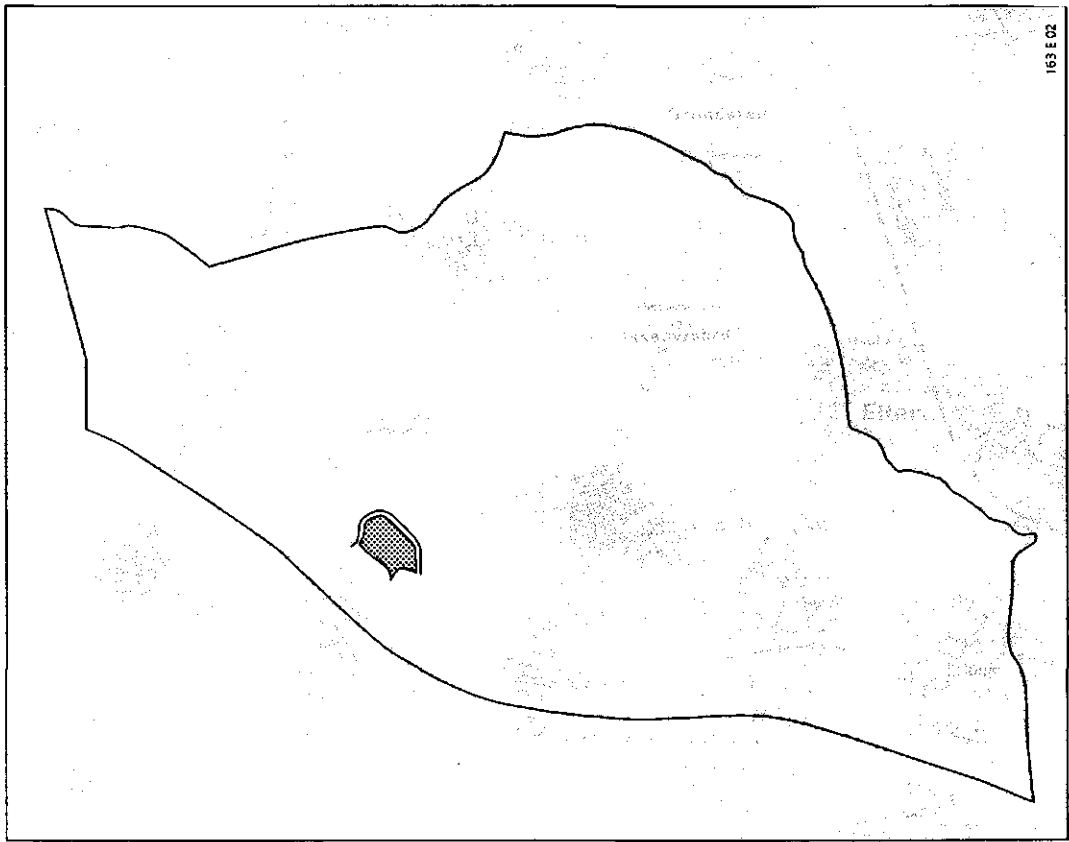
Om deze redenen wil RWS de huidige capaciteit van de uitwijkhaven Lobith (30 ligplaatsen) uitbreiden tot ca. 90 ligplaatsen. Er zijn vier alternatieven ontwikkeld:

- A: Uitbreiden van de huidige uitwijkhaven in de Bijland (figuur 1);
- B-1: In de Bijenwaard, met verlegging van de dijk (figuur 2);
- B-2: Idem met damwanden, zonder verlegging van de dijk (figuur 3);
- C: Het combinatie-alternatief: modernisering van de bestaande uitwijkhaven + een kleine in de Bijenwaard (figuur 4).

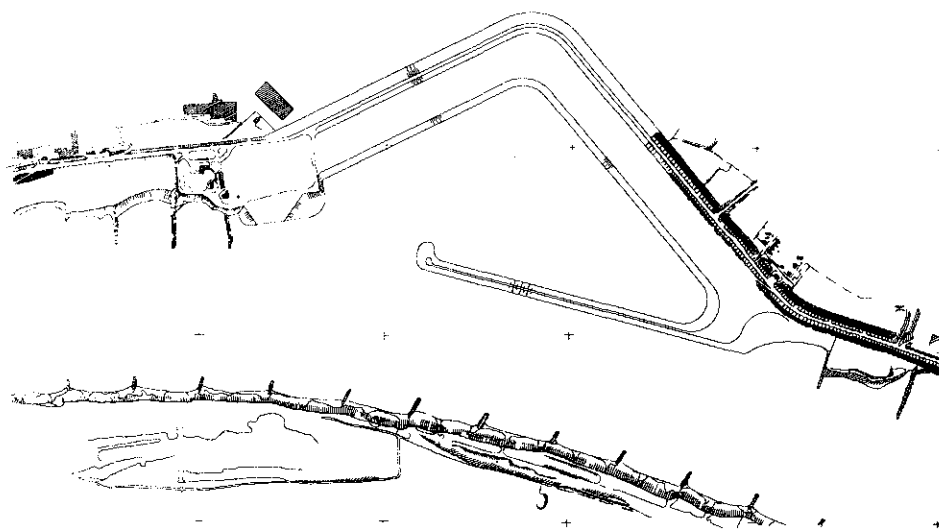
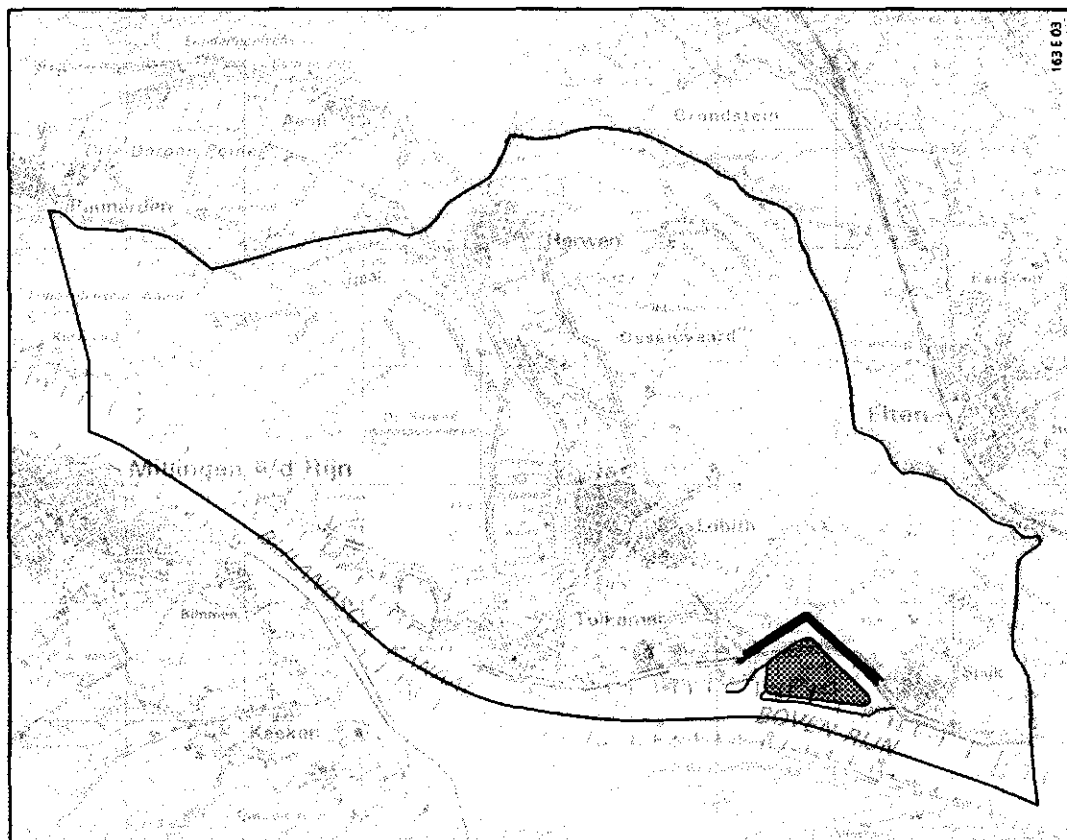
Bij B wordt de bestaande uitwijkhaven overbodig en kan mogelijk ter beschikking van de gemeente komen. Doel van het belevingsonderzoek is:

- opsporen van de huidige gebiedskwaliteiten en de invloed van autonome ontwikkelingen daarop;
- beschrijven van te verwachten effecten van de alternatieven op de aanwezige gebiedskwaliteiten;
- aangeven van mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen voor de alternatieven.

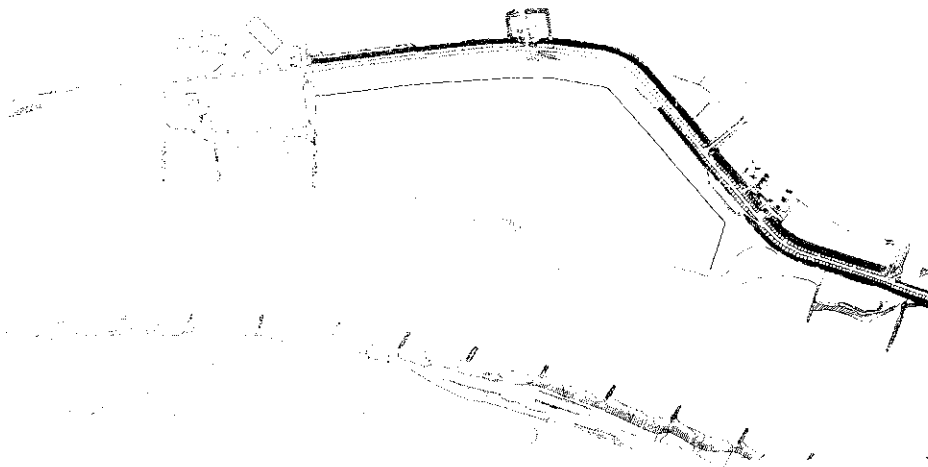
Om de resultaten een zo groot mogelijk draagvlak te geven zijn behalve bewoners, schippers en recreanten ook vertegenwoordigers van lokale belangengroepen geïnterviewd.



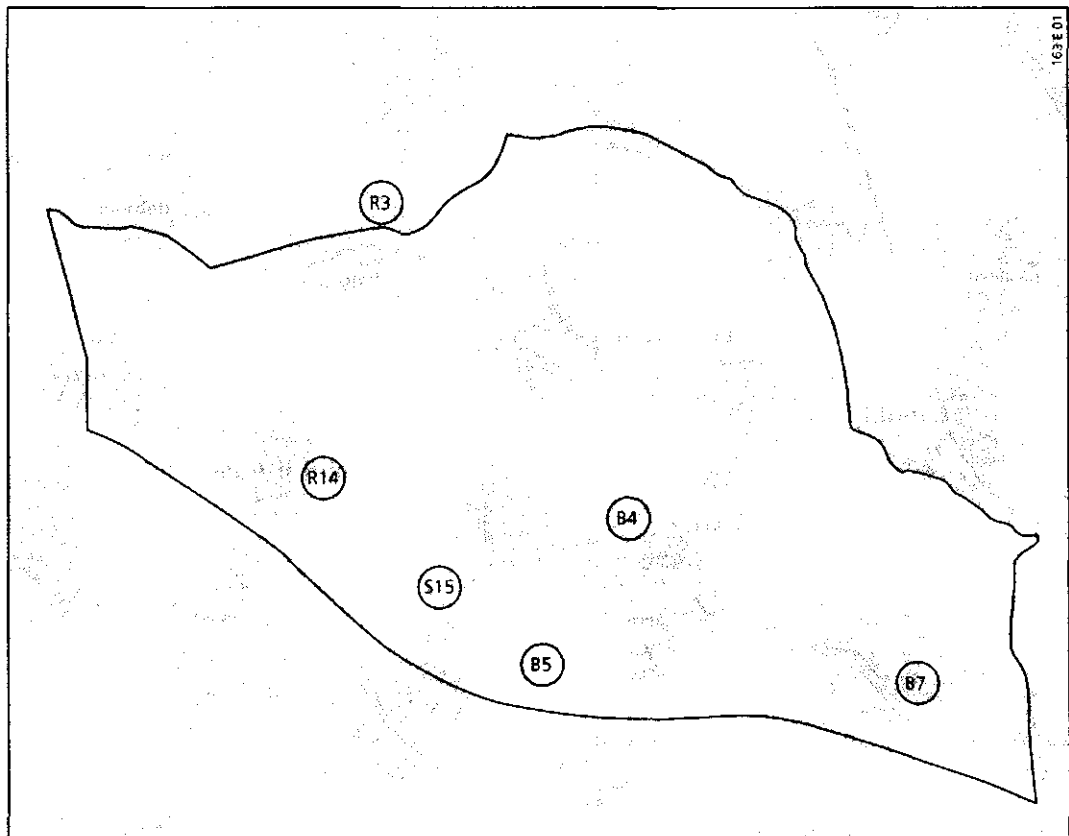
Figuur 1. Alternatief A.



Figuur 2. Alternatief B-1



Figuur 3. Alternatief B-2



Figuur 5. Het studiegebied en de locatie van de interviews
B=Bewoner, S=Schipper, R=Recreant

1.2 Het Gebied

Het studiegebied maakt deel uit van de gemeente Rijnwaarden, bestaande uit Spijk, Lobith, Tolkamer, Herwen, Aerdt en Pannerden (figuur 5). Ondanks hun samenvoeging in 1985 tot één gemeente, hebben de afzonderlijke dorpen steeds een sterk gevoel van eigen identiteit behouden. Lobith is vanouds een centrum voor de binnenvaart. Begin 1200 was daar al een tol geïnstalleerd, het Tolhuys, en omstreeks 1300 kwamen al 1800-2000 schepen per jaar voor tolheffing in aanmerking, naast de schepen die tolvrij mochten passeren. Het Tolhuys ontwikkelde zich tot Tolkamer en werd een levendige plaats. (Voor boeiende lectuur over het gebied, zie bijv. Schimmel en Tideman, van der Ven, van Dalen, Janssen, Stol).

De Gemeente Rijnwaarden ligt op "Het Gelderse Eiland", het gebied van de oude Rijnstrangen. Al vanouds wordt het landschap gedomineerd door het water, "het landschap van het Eiland is gemaakt door de rivier." Het heeft in de loop van de tijd talrijke veranderingen ondergaan. Aangenomen wordt dat men omstreeks 1200-1300 is begonnen met de bedijking van de rivier. Omdat de rivier in die tijd nog niet van kribben was voorzien (dit gebeurde pas in de 19e eeuw) heeft hij zijn loop tientallen malen verlegd. Hierdoor zijn hele dorpen verdwenen. Zo lag het oude Lobith (Oud Lobede) veel meer oostelijk, onder Elten, en Herwen lag eerst midden in de Bijland. Het werd in 1764 verzwolgen door de enorme Waalmeander (nu de Oude Waal). Het landschap wordt nog steeds doorsneden door oude rivierlopen en dijken. Kenmerkend is de dynamiek in dit geheel, zowel natuur- als mensgebonden.

De laatste tijd hebben grote veranderingen in het gebied plaatsgevonden, zoals:

- Verdwijnen van de douane, marechaussee en expeditie uit Lobith.
- Dijkverlegging, -verzwaring en -aanleg en verdwijnen van pontveren.
- Verdwijnen van werkgelegenheid, met name in de steenfabrieken, maar ook in de scheepvaart, bijv. de werf. Dit uit zich landschappelijk en sociaal, zoals het verdwijnen van de huishoudschool en de Mavo uit Lobith.
- Een sterke uitbreiding van de woningbouw, waardoor het historische patroon van het gebied grotendeels dreigt te verdwijnen.

Ook in de nabije toekomst zijn er ontwikkelingen te verwachten. Naast uitbreiding van de haven zijn dat:

- De aanleg van een bungalowpark met 150 bungalows en 500 stacaravanplaatsen op het terrein van de voormalige steenfabrieken, oostelijk van Spijk, ca. 45 ha, tussen de Oude Kleefse Postweg en het dorp.
- Uitbreiding van industrie op het terrein van Nedusa.
- Aanleg van de loswal "De Vliegenwaard" achter Nedusa (met nog te regelen afvoer van verontreinigd slib), mogelijk uit te breiden met containeroverslag.
- Kleiafgravingen, bijv. in de Ossenwaard.
- Aanvragen voor ontzanding, o.a. in de Tengenelwaard.
- De aanvraag voor aanleg van een natuurcamping in de Ossenwaard (500 plaatsen).
- Ontwikkeling van de Gelderse Poort (natuurontwikkeling).
- Uitbreiding van de dorpen.
- Verder bevat het bestemmingsplan een clause dat "Rijnwaarden-Oost" plaats moet bieden aan bestemmingen die elders knelpunten opleveren. Een voorbeeld is de polyester-verwerkende industrie Albuco bij Pannerden, die uitbreidingsplannen daar in de weg ligt.

2 Werkwijze

Het vaststellen van de te verwachten effecten van de uitbreiding van de uitwijkhaven Lobith, bezien vanuit de beleving van bewoners, recreanten, schippers en mogelijk aanwezige actiegroepen is gedaan met een kwalitatief onderzoek. Hierbij zijn een aantal keuzen gemaakt, zoals tussen:

- een schriftelijke vragenlijst bij een grote groep mensen of gesprekken met kleine groepen;
- individuele gesprekken of groeps gesprekken;
- wel of geen gebruik van beeldmateriaal en zo ja, welk beeldmateriaal;
- willekeurige of gestuurde selectie van respondenten.

Daarnaast speelt het probleem van de representativiteit van de steekproef.

Enquêtes of interviews

Gekozen is voor interviews, om twee redenen:

Het onderzoek vindt plaats in een *verkennende* fase; het (schets)ontwerp moet nog gemaakt worden. RWS heeft vooral behoefte aan ideeën en argumenten vóór en tegen de alternatieven; definitieve ontwerpen en keuzen zijn nog niet aan de orde. Dit pleit voor een open, oriënterende benadering. Bij een voorgecodeerde, schriftelijke vragenlijst moet de onderzoeker alles zelf van te voren bedenken, zowel de bestaande gebiedskwaliteiten als mogelijke effecten van de ingreep, terwijl de inbreng van de mensen gereduceerd wordt tot het zetten van kruisjes. Zowel de betrouwbaarheid als de validiteit van zulk onderzoek in een verkennende fase is hoogst twijfelachtig.

De ingreep zal effect hebben op de bestaande gebiedskwaliteiten. Tot die kwaliteiten hoort het landschap en de ontwikkelingen daarin. Wat die kwaliteiten zijn is echter nog niet bekend. Wil de onderzoeker zijn ideeën niet teveel opdringen, dan moet hij de bewoners maximale vrijheid geven om te vertellen welke aspecten van hun leefklimaat zij belangrijk vinden en welke effecten zij van de uitwijkhaven verwachten. Er is nog onvoldoende informatie voor een gesloten en geprecodeerde vragenlijst.

Individuele- of groeps gesprekken

Bij een groeps gesprek is de effectieve groepsgrootte ongeveer 15 personen. Dit is ook de omvang van de steekproef voor individuele gesprekken. De groepsgrootte is dus geen argument voor of tegen een van beide technieken. In dit onderzoek is gekozen voor individuele gesprekken omdat mensen dan meer gelegenheid krijgen om hun mening te zeggen. In groepen voeren meestal maar enkelen het woord. Een voordeel van thuis gesprekken is ook dat er vaak meerdere gezinsleden aan deelnemen. Hierdoor komt er zowel meer, als meer doordachte informatie (het voordeel van een groeps gesprek). Een goede interviewer kan dit uitbuiten. Verder is het manipuleren met foto's en kaarten makkelijker.

Gebruik van beeld- en kaartmateriaal

Om de bestaande landschapskwaliteiten en de effecten van ingrepen daarop van alle kanten te benaderen zijn ook landschapsfoto's en figuren van de inrichtingsalternatieven gebruikt. Alle ondervraagden beoordeelden de figuren 1 tot 5; om praktische redenen (kennis, gelegenheid om de foto's uit te spreiden) hebben alleen de bewoners foto's beoordeeld. De foto's zijn niet gebruikt als toetsing van ontwerpen, maar als hulpmiddel, om mensen te helpen zich in het landschap te verplaatsen. Er waren drie series panoramafoto's, twee van huidige landschappen en één van ontwikkelingen in het landschap, zoals een kleiafgraving, een camping en de loswal. De foto's van het huidige landschap zijn als volgt gemaakt: de Startnotitie onderscheidt drie typen landschappen in het proefgebied, nl. stroomruggen en oeverwallengebied, uiterwaarden, en ingepolderde uiterwaarden. In deze typen zijn 28 foto's gemaakt. De fotopunten liggen verspreid over het hele Eiland. De foto's zijn verdeeld in twee series, elk met meerdere foto's van elk type. De bewoners is gevraagd de series in te delen naar gelijksoortige landschappen en deze te beschrijven. Doel was indelingscriteria en kwaliteiten per type te achterhalen. Bijlage 2 geeft de indeling van de eerste serie.

In een derde serie zijn een aantal recente autonome ontwikkelingen in het landschap getoond, zoals de nieuwe loswal, de kleiafgraving in de Ossenwaard, een klein- en een grootschalige manier van natuurontwikkeling (zie bijlage 3). Ze werden één voor één aangeboden en de bewoners gaven commentaar op de passendheid van de ingreep in het landschap en de voorwaarden waaronder een ingreep eventueel acceptabel is. Het doel van deze serie is, de gevoeligheid van het landschap voor verschillende typen veranderingen vast te stellen, hoe zij bestaande kwaliteiten beïnvloeden.

Selectie van de respondenten

Om uitspraken te kunnen doen over het effect van de uitbreiding op landschappelijke kwaliteiten van het gebied, moeten de ondervraagde bewoners a) deze kwaliteiten goed kennen, en b) zich betrokken voelen bij de ingreep. In een willekeurige steekproef is de kans groot dat er mensen bij zijn die het gebied slecht kennen of die niet in de problematiek zijn geïnteresseerd. Voor het onderzoek zijn daarom eerst bewoners gezocht die in oudere buurten, dicht bij de alternatieven wonen. In deze buurten zijn straatnamen genoteerd. Vervolgens zijn in het telefoonboek volgens een willekeurige procedure mensen gezocht die in die straten wonen. Zij zijn aangeschreven en daarna gebeld om te vragen of zij aan het onderzoek wilden deelnemen. Hierbij waren maar enkele weigeringen, meestal gevallen van overmacht, zoals ziekte of afwezigheid. De groep bewoners omvat ook boeren.

De schippers zijn voornamelijk gerecruteerd in de haven. Zij konden niet aangeschreven of gebeld worden. Op willekeurige dagen van de week, ook het weekend, liepen de onderzoekers de boten af om te vragen of de schippers even tijd hadden voor het interview. Weigeringen kwamen niet voor. Enkele schippers zijn via het telefoonboek bepaald. Zij volgden de bewonersprocedure en zijn thuis geïnterviewd. Eén schipper is buiten Heteren, aan een loswal, geïnterviewd.

Bij de recreanten zijn twee procedures gevolgd. De ene is gelijk aan die bij de schippers: ernaar toe gaan en vragen. Dit is gebeurd in de camping aan de Bijland. De zoon van de eigenaar van de camping heeft hierbij bemiddeld en de onderzoekers geïntroduceerd. In de andere procedure is de campingbeheerder gevraagd gasten voor het onderzoek te interesseren. De onderzoekers kregen later de namen en adressen van deze mensen

en maakten dan een afspraak. De recente van de camping aan de Bijland (14) zijn geïnterviewd in hun tent of caravan, die van de camping bij Aerdt (3) thuis.

Representativiteit

Een bezwaar dat wel tegen kwalitatief onderzoek onder kleiner groepen wordt ingebracht is, dat het niet representatief zou zijn. De vraag daarbij is: representatief waarvoor. Het onderzoek is *wel* representatief voor de kwaliteiten van het *object*, of dit nu het landschap, de haven of de Bijland als recreatieplas is, echter *niet* voor kwaliteiten van het *subject*, of dit nu bewoners, schippers of recreanten zijn. Er wordt géén uitspraak gedaan over eigenschappen van schippers, wèl over eigenschappen van een goede haven volgens schippers, niet over de aard van bewoners, maar wel over de aard van het landschap zoals beleefd door de bewoners, ongeacht wie. Nagegaan wordt wèlke landschapskwaliteiten er zijn in de beleving van mensen, niet hoe verschillende groepen mensen met die landschapskwaliteiten willen omgaan. Dat laatste wordt bepaald door de belangen die de groepen bij het landschap hebben. Die belangen spelen echter geen rol in de waarneming van de kwaliteiten zelf; kwaliteiten zijn universeel, die ziet iedereen. In de onderzoeksliteratuur is dit herhaaldelijk gesignaleerd. Volgens Alexander is 90 tot 95% overeenstemming over fundamentele omgevingskwaliteiten eerder regel dan uitzondering. Richt men onderzoek derhalve op aspecten van het *landschap*, zoals aanwezige landschapskwaliteiten, of op aspecten van de *haven*, zoals gewenste voorzieningen, en niet op aspecten van *mensen*, zoals leeftijdsverschillen, dan is een kleine steekproef ook al voldoende representatief (Staats 1988, Richards 1990), zeker als men ervoor zorgt dat de kans op het vinden van relevante informatie in de steekproef zo groot mogelijk is. Vandaar dat de selectie enigszins gestuurd is.

Steekproef

Uiteindelijk was de steekproef als volgt samengesteld:

Bewoners van Spijk, Tolkamer en Lobith (16);

Schippers (16);

Recreanten, zowel nederlanders als Duitsers (17).

De locatie van de geïnterviewden is weergegeven in figuur 5. Verder zijn gesprekken gevoerd met een aantal informanten, te weten vertegenwoordigers van:

de Heemkundige Kring;

SOS (Stichting Aktie Comité Steunt Onveranderd Spijk);

Stichting Verontruste Spijkse Jongeren;

De Watersportvereniging;

De Gemeente, voor zaken betreffende de ruimtelijke ordening;

Het Recreatieschap Oost-Gelderland, beheerder van o.a. De Bijland.

Dit waren afwijkende gesprekken, direct gericht op hun belang bij de nieuwe haven.

De twee Spijkse Stichtingen vormen als het ware twee uitersten van een schaal. Beide zijn slechts klein. De bewoners van Spijk zitten overwegend in een positie tussen deze extremen in.

Enquête

De enquête bevat drie onderwerpen: 1) de huidige landschapskwaliteiten, visueel en functioneel; 2) de invloed van veranderingen daarop, zowel afgelopen als toekomstig (de autonome ontwikkelingen); 3) de mening over de nieuwe uitwijkhaven. 1 en 2 bepalen samen de gebiedskwaliteiten. Ze vormen het kader waartegen 3 beoordeeld wordt. De gesprekken zijn samengevat door de onderzoekers. Er worden alleen meningen vermeld die door minstens de helft van een groep zijn genoemd. Dit betreft zowel de zaken waarnaar expliciet gevraagd is, als zaken die spontaan zijn genoemd; hiertussen wordt geen onderscheid gemaakt. De vragenlijsten staan in bijlage 1. Naast de algemene onderwerpen, de aanwezige gebiedskwaliteiten en de keuze van het havenalternatief, heeft elke groep ook nog specifieke invalshoeken: de bewoners het landschap, schippers de inrichting van de nieuwe haven en recreanten de Bijland. Ook bewoners en recreanten zijn wel vragen gesteld over de inrichting van een nieuwe haven, maar zij bleken daar niet wezenlijk andere ideeën over te hebben dan de schippers. Bovendien interesseert het hen minder. Hetzelfde geldt voor recreatie en wonen. De recreanten gaan vooral in op de beïnvloeding van de recreatiemogelijkheden, de bewoners op wat een locatie betekent voor hun directe woonomgeving. Zij zijn daar "expert" op en blijken daar ook inderdaad genuanceerder over te denken dan de andere groepen. Hoewel elke groep zijn eigen belangen heeft, kunnen ze uiteindelijk toch voor hetzelfde alternatief kiezen, zij het vanuit verschillende standpunten en overwegingen. Ook de relevante omgevingskwaliteiten kunnen per groep verschillen.

3 Landschapsbeleving door bewoners

De aanwezige landschapskwaliteiten bepalen voor de bewoners voor een belangrijk deel "het huidige leefklimaat". Een ander belangrijk deel zijn de autonome ontwikkelingen. Samen vormen deze het kader waartegen de effecten van de uitbreiding van de uitwijkhaven worden afgewogen. Vrijwel alle ondervraagden komen uit de streek. Het blijkt mogelijk hun beleving op een aantal kenmerken of kwaliteiten te beschrijven die ook al in eerder onderzoek zijn gevonden, de dominante waarnemingskenmerken (Coeterier 1987). Dit zijn:

eenheid en delen binnen de eenheid;

gebruik;

historisch karakter;

natuurlijkheid;

ruimtelijkheid;

onderhoud en verzorging.

In andere studies zijn ook nog andere kenmerken gevonden, zoals bodemgesteldheid, maar in de beleving differentieert dit landschap daar niet op. De kenmerken worden hieronder besproken. Ter illustratie wordt uit de interviews geciteerd. Tot slot wordt het effect van autonome ontwikkelingen besproken.

3.1 Eenheid

Het landschap van de gemeente Rijnwaarden wordt sterk als een eenheid ervaren, met een uitgesproken eigen karakter. "Dijken, landerijen ertussen, het water, alles past bij elkaar", "Van Spijk naar Pannerden is er geen verschil, het is overal hetzelfde; veel dijkes, veel kleine stukjes water, kleine bosjes". Deze eenheid wordt het Gelderse Eiland genoemd. Oudere bewoners hebben vaak nog het gevoel op een eiland te leven, min of meer geïsoleerd van bijv. Zevenaar (maar niet van Elten). Het overkoepelende- of synthesekenmerk van het landschap van het Eiland is (of was tot voor zeer kortgeleden) dat het landschap gemaakt is door de rivier. D.w.z., een patroon dat zich regelmatig vernieuwt, maar steeds volgens eenzelfde proces; dus een stabiel landschap met een hoge mate van dynamiek. Dit kan leiden tot schijnbaar tegenstrijdige uitspraken, zoals: "Het landschap verandert wel hard, bijv. de dijken (groter, breder, hoger), maar eigenlijk verandert het landschap zèlf niet." Vrijwel alle ondervraagden vonden de rust in het landschap het voornaamste en meest karakteristieke kenmerk.

Het landschappelijk patroon wordt vooral gekenmerkt door kromme lijnen (een verschil met Twente is "het ontbreken van die mooie rechte lanen"), van de rivier, van strangen, kreken en dijken (horizontaal), maar ook de geaccidenteerdheid van het gebied, ook door dijken (verticaal), hoewel het microreliëf door afgravingen vrijwel is verdwenen, wat men jammer vindt. Krom is ook: niet strak gepland. Dit geeft een gevoel van vrijheid: "Het is hier veel losser dan in Winterswijk, hier zijn veel minder vaste regels", "geen strak geheel, de natuur kan hier nog zijn gang gaan en je leeft ook dicht bij de natuur". Dichtbij de natuur leven komt met name ook door het regelmatig hoge water,

"het wilde water, de vrije loop". "Het landschap is nog wild, een beetje oerachtig". Naar Zevenaar toe wordt het landschap geleidelijk rechter en rationeler. Het water verdwijnt, er komt meer akkerbouw en minder natuur en meer bebouwing en verkeer; het landschap wordt dan vlakker en grootschaliger. In feite houdt de eenheid op na de brug over de Rijnstrang. Bij de snelweg Zevenaar is het echt van karakter veranderd.

Het landschap van Het Eiland wordt ook in een groter verband gezien. Een bewoner sprak van "een symmetrie" tussen het landschap ten Noorden en ten Zuiden van de Rijn, met de Rijn als verbindende schakel en als integraal onderdeel, "links en rechts [=noord en zuid van de rivier] is een eenheid". De meeste ondervraagden komen echter niet vaak aan de Duitse kant.

Delen binnen de eenheid

Binnen de eenheid van het Eiland worden een aantal grotere delen onderscheiden, elk met zijn eigen invulling op de dominante waarnemingskenmerken, dus elk met zijn eigen typische gebruiksvorm, zijn eigen vorm van natuurlijkheid, zijn eigen ruimtelijkheid, zijn eigen vorm van beheer, enz. Dit zijn:

- De rivier met de uiterwaarden, zijn scheepvaart en "afgeleide" activiteiten, zoals de werf;
- De Bijland, met zijn recreatie, maar ook gezien als natuur;
- De natuurgebieden, met name de strangen zoals de Oude Waal, maar ook de uiterwaarden en de zand- en kleiwinputten. Ze worden gekenmerkt door "wilde" natuur, het zijn plekken waar de natuur nog zijn gang kan gaan.
- Landbouwgebieden, waartoe óók weer de uiterwaarden behoren. Deze hebben ook natuur, maar dat is meer "getemde" natuur.

Bij deze delen zijn een aantal opmerkingen te maken.

Scheiding en verweving

Historisch en qua beeld hoort de rivier bij het landschap, maar economisch/functioneel is de rivier een eigen wereld, met eigen activiteiten. Dit is niet alleen scheepvaart en alles wat daarmee te maken heeft, maar ook de steenindustrie. Dit geldt ook voor de Bijland. "De Bijland hoort bij het landschap, maar wat activiteiten betreft is 't apart." Bovendien is de Bijland ook nog apart omdat hij een eigen "eigenaar" heeft, met een eigen beheer en eigen regelingen (het Recreatieschap, zoals RWS op de rivier).

De uiterwaarden vormen een belangrijk onderdeel van drie van de vier delen (alleen niet van de Bijland). Daarmee vormen ze ook de verbindende schakel of overlapping tussen die delen. "De uiterwaarden horen bij de rivier en bij het landschap, samen vormt dat één geheel". Dit geldt ook voor functionele aspecten. Bij hoog water lopen ze onder (=rivier), er grazen koeien (landbouw) en door de afgravingen is er veel natuur. In deze functies kunnen verschuivingen optreden: "Nu zijn de uiterwaarden vooral natuur, vroeger was dat meer landbouw". Het feit dat de uiterwaarden tot meerdere delen behoren maakt, dat er in de beleving een sterke mate van verweving bestaat, hoewel de fysieke begrenzingen van de delen hard zijn.

Overigens hebben meer elementen zo'n "dubbelrol", zowel naar beeld als naar functie, bijv. de Bijland is recreatie en natuur, de dijk is rivier en land, de haven is rivier en wal, landbouw is natuur en ontginning (de mentaliteit van veel boeren is nog steeds sterk natuurgericht), de ruimte is weids en besloten, de natuur is wild en getemd, op de rivier zit ook recreatievaart, enz. Dit alles versterkt het gevoel van verweving.

Behalve de uiterwaarden maakt ook het water deel uit van drie van de vier delen (alleen

niet van het landbouwgebied). Het heeft verschillende vormen: rivier, strangen, zandafgravingsplassen en tichelgaten. De strangen zijn bochtig, smal, langgerekt, met glooiende oevers en niet erg diep. De afgravingsplassen zijn diep, recht afgestoken, terwijl de begroeiing wat meer aangeplant is, hoewel die na verloop van tijd wel verwildert. Het gevoel van verweving wordt tenslotte nog versterkt doordat het strangen-gebied geografisch gezien "rond loopt; daardoor lijkt het overal te zijn".

Enerzijds dus verweving. Anderzijds echter, omdat de delen toch een uitgesproken eigen karakter hebben, kan men op korte afstand óók een sterk contrast ervaren, bijv. tussen de Bijland en het erachter gelegen natuurgebied van de Oude Waal, of tussen landbouw- en natuurgebieden. Dit is een contrast naar beeld en naar activiteiten, bijv. tussen getemde en wilde natuur, of tussen druk en rustig. Zo'n contrast ervaart men met name op de Rijndijk, visueel en door zijn functie van waterkering, zeker na de dijkverhoging en -verzwaring. Hij scheidt water en land; binnendijks en buitendijks zijn duidelijk verschillende belevingswerelden.

Contrast tussen de delen van het landschap wordt positief beleefd. Binnen de delen moet echter eenheid en samenhang bestaan, zowel naar beeld als naar functie, bijv.: "De peppelaanplant achter bij het voetveer naar Millingen (eigenlijk een natuurgebied) is houtproductie; dat is niet mooi, dat hoort daar niet", en: "Een natuurcamping in de Ossenwaard is een aantasting van het agrarisch gebied; dan wordt alles natuur; de afwisseling tussen landbouw en natuur is juist erg belangrijk", "Langs de Rijn heb je de uiterwaarden, dat is natuurgebied; de loswal vormt daar een contrast mee; de stilte is ook weg door het zware verkeer. Het natuurlijke karakter is daar definitief weg" (zowel naar beeld als naar functie).

Interne differentiatie

Zo wordt er verschil in landbouwgebieden gezien. Bij Lobith en Herwen is het kaler en opener dan bij Spijk. Uit de foto's blijkt dat de landbouw twee gezichten heeft: 1) akkerbouw, zowel geassocieerd met bebouwing als met grootschaligheid (intensieve occupatie); en 2) weilanden, vooral geassocieerd met natuur (meer extensief). Verder zijn er de verschillen in gewassen, in ouderdom van de boerderij en dingen die daarmee samenhangen zoals hoogteligging, heggen, e.d.

Ook de natuur is intern sterk gedifferentieerd. Er is veel variatie in flora en fauna. "Je vindt van alles overal", "qua natuur heb je hier alles bij de hand, zelfs een visotter". Niet alleen natuur en landbouw vertonen veel variatie, ook de dorpen verschillen in karakter. Het oude Lobith en Spijk=steenfabriek, Herwen en Aerdt=landbouw, Tolkamer=haven en rivier. Tenslotte is er ook differentiatie op hoger schaalniveau. Hoewel het rivierenlandschap over de grens doorloopt zijn de eenheden natuur in Duitsland groter. Op het Eiland zijn het telkens maar kleine stukjes terwijl je in Duitsland grote stukken natuurgebied hebt.

Continuïteit

Dit betreft beeld en gebruik van het landschap. Omdat het landschapsvormende proces weliswaar steeds hetzelfde is, maar het patroon zich steeds vernieuwt, kan de ligging van plekken een toevallige indruk wekken. "De Bijland had ook boven Herwen kunnen liggen. In feite kan hij overal liggen, waar ze maar afgraven." Dit geldt ook voor de strangen. "De rivier heeft zijn loop ettelijke malen verlegd." Die toevallige combinaties "maken het juist leuk". De invulling van het patroon gaat nog steeds door. Er is nog steeds hoog water en "er komen nog steeds nieuwe zandwinputten, met niet onaardige

nieuwe natuur." Niet alle invullingen worden positief gewaardeerd: "Kleiafgravingen egaliseren het landschap, ze maken het vlakker en kunstmatiger."

Een nieuwe invulling kan ook tot een verschuiving in gebruikers leiden. Sinds er een speedbootbaan op de Bijland gekomen is blijven veel bewoners, vooral uit Spijk, weg: "Ik kom nooit meer in de Bijland. Vroeger was het een zwemparadijs. Nu is er te veel verontreiniging en lawaai en is het te druk", "De Bijland hoort niet bij ons. Het is wel mooi en zo, maar van hier maakt niemand er gebruik van".

De foto-indeling

De bewoners hebben een indeling gemaakt van twee series foto's naar landschapstype. Er is veel overeenstemming in de indelingen. In beide series onderscheidt men vier landschapstypen, nl.:

- de rivier met uiterwaarden;
- wilde natuur met water (strangengebied, uiterwaarden, afgravingen);
- landbouw (grootschalig, open, weids);
- tamelijk dicht bebouwd, kleinschalig binnengebied (dijken met huizen, kleinschalige landbouw, bebouwing en natuur).

Drie dingen vallen op:

- a) De Bijland ontbreekt als type. Dit komt omdat hij buiten de landschapsindeling van de Startnotitie is gehouden. De foto's gaven die indeling weer.
- b) Er is een "nieuw" landschapstype bijgekomen, het dicht bebouwde binnengebied. De bewoners vinden dit echter geen landschap maar een vorm van verstedelijking.
- c) De vier typen stemmen niet overeen met de indeling van de Startnotitie. Mensen onderscheiden landschappen niet op grond van landschapsarchitectonische of fysisch-geografische kenmerken, maar op grond van een combinatie van eigenschappen zoals ruimtelijkheid, natuurlijkheid en gebruik. Dit bevestigt het belang van de dominante waarnemingskenmerken.

De meeste ondervraagden herkenden de locaties van vrijwel alle foto's (dit is ook het eerste waarnaar zij kijken: waar is de foto genomen). Zij noemen dan ook vaak sociale kenmerken van de situatie, bijv. wie er woont en hoe lang, hoe de leefomstandigheden er zijn of waren, enz. Zij onderscheiden landschappen dus niet alleen op grond van beeldkenmerken.

Er is dus eenheid en verscheidenheid in het landschap, in tijd en in ruimte; eenheid echter sterker dan verscheidenheid. De drager van de landschapsbeleving is het water. Elke vervreemding of verwijdering van het water werkt dan ook negatief, bijv. zoals teweeggebracht door de Europakade (hoewel velen die best mooi aangelegd vinden), de speedbootbaan, het verdwijnen van de douane of het opheffen van de pontveren.

3.2 Gebruik

In de gesprekken worden een aantal activiteiten genoemd. Sommige hebben direct met het landschap te maken, andere minder. Bij het gebruik wordt sterk gekeken naar de economische betekenis van een activiteit voor de eigen omgeving; mensen uit Spijk kijken naar de betekenis voor Spijk, mensen uit Tolkamer naar de betekenis voor Tolkamer. Wat dat betreft is er nog weinig gevoel van saamhorigheid binnen de

gemeente; de vroegere dorpen hebben nog veel van hun identiteit bewaard. In het algemeen heeft men in het gebied nog het gevoel dat alles er nog niet strak gepland en gereguleerd is; er is nog een gevoel van vrijheid en ruimte om dingen te doen (fysiek en gevoelsmatig). De activiteiten die in de gesprekken werden genoemd zijn:

Landbouw

De invloed van de landbouw op het landschap is niet groot. Alleen de Ossenwaard is een echt grootschalig landbouwgebied. Als buitenstaander kan men er niet in, alleen van twee kanten langs. Er lopen bijv. geen fiets- of wandelpaden doorheen, wat een aantal mensen wel jammer vindt. Het landbouwkundig gebruik verandert er overigens wel: "De Ossenwaard gaat over op fruitteelt en schapen". De boeren in de Ossenwaard verwachten geen invloed op de waterhuishouding in het gebied door de aanleg van de uitwijkhaven in de Bijenwaard. Wel door natuurontwikkelingsmaatregelen in het kader van de Gelderse Poort, als het gemaal Kandia het waterpeil gaat verhogen. Dit peil heeft nu volgens hen een kritische waarde bereikt; iets hoger heeft direct een negatieve invloed op de bedrijfsvoering.

Dorpsuitbreiding

De grootste verandering in het landschap wordt teweeg gebracht door de woningbouw en de uitbreiding van de dorpen. Dit is niet beperkt tot één plek, maar doet zich overal voor. Men vindt dit de grootste aantasting van het oorspronkelijke landschapspatroon.

Industrie

Van oudsher is er onderscheid tussen niet en wel watergeoriënteerde activiteiten. Heel Tolkamer, met zijn werf, de uitwijkhaven en de douane was volledig op de rivier gericht. Merkwaardig is dat in de beleving van de mensen de steenfabrieken niet op het water zijn gericht, hoewel een aantal steenfabrieken een eigen losplaats had voor het lossen van kolen en het laden van stenen. Dit is zelfs niet het geval in Spijk, waar vrijwel uitsluitend steenfabriekarbeiders woonden. Economisch gezien voelen de Spijkenaren zich niet op de rivier gericht; landschappelijk echter wel.

Sinds kort is er een loswal in de Vliegenwaard. Deze wordt vanuit een functioneel en een visueel oogpunt beoordeeld. Functioneel verwacht men er wel een economische impuls van, hoewel dit ook nadelen kan meebrengen, zoals intensiever wegtransport, met eventuele wegwitbreidingen. Visueel vindt men hem lelijk. Hij vormt een contrast met de uiterwaarden en neemt daar het hele karakter van weg, want uiterwaarden vindt men natuurgebied. Dit bederf is overigens niet alleen visueel, want bij uiterwaarden horen ook stilte, riviergeluiden en extensieve landbouw. Men wenst in elk geval beplanting erlangs om hem af te schermen. Overigens vindt men de aanleg van de loswal wat overijld. Dit had moeten worden afgestemd op de keuze van de locatie van de nieuwe haven en de economische activiteiten in de bestaande haven.

Kleiafgravingen, zoals nu in de Ossenwaard plaatsvindt, zijn er altijd geweest en men accepteert dat als erbij horend. Daarmee verdwijnen echter wel de historische geaccidenteerdeheid en het microreliëf in het landschap; het landschap wordt vlakker en strakker. Hoewel vrijwel alle ondervraagden dit signaleren en jammer vinden, heeft toch niemand bezwaar tegen afgravingen omdat ze toch wel weer netjes worden opgeleverd.

Recreatie

Algemeen vindt men dat er niet genoeg wandel- en fietsmogelijkheden zijn in de Ossenwaard, de Tengenelwaard en het gebied ten Noord-Westen van Spijk. Zowel langs de Eltense weg als over de Rijndijk is het nu heel gevaarlijk om te fietsen vanwege de drukte en omdat iedereen daar zo hard rijdt. Er zouden aparte fietspaden moeten komen. De fietsroute om de Bijland wordt zeer op prijs gesteld, hoewel het voor de camping hinderlijk is als de dorpsjeugd met brommers over het terrein rijdt. De strandjes van de Bijland zijn recreatief heel erg in trek, om te zwemmen, te vissen, met de boot aan te leggen en voor surfers. Er wordt nog onderscheid gemaakt in ligging. De strandjes in het Noord-Westen zijn het meest in trek; daar is het water het schoonst en is het het rustigst. Aan de Westkant staat de camping, daar gaan bewoners niet tussen zitten. Aan de Zuidkant komt men ook wel, maar veel minder; meer voor korte perioden, tijdens een wandeling vanuit het dorp, of om te vissen. Men vindt het water daar ook vuiler (dichter bij de Rijn). Aan de Oostelijke oever komt men niet meer door de speedbootbaan. Bewoners van Spijk gaan wel fietsen, maar gebruiken de strandjes niet of nauwelijks (meer).

In het gebied liggen twee campings, aan de Bijland en bij Aerdt. De bewoners ervaren deze als bebouwing, als een vorm van verstedelijking, gepaard gaande met drukte en verlies van landschap. Men heeft niets tegen de bestemming als zodanig (zo vindt men de camping bij Aerdt landschappelijk goed ingepast; hij ligt mooi in het groen en hij ligt gunstig wat betreft infrastructuur), maar men heeft veel bezwaar tegen verlies van landschap.

3.3 Historisch karakter

Er is een (schijnbare) tweeslachtigheid: enerzijds vindt men dat er maar heel weinig veranderd is in het landschap; anderzijds vindt men dat er nog maar heel weinig is dat aan vroeger doet denken. Dit komt omdat het landschaps*patroon* regelmatig is herzien, omdat de rivier regelmatig van loop wisselde, maar het hele *proces* tot voor kort vrijwel onveranderd is gebleven, zowel het natuurlijke proces als het occupatieproces. Alle ondervraagden weten dit en beleven het nog dagelijks in het landschap. De sfeer van het landschap is nog authentiek, maar het landschap gaat wel met zijn tijd mee. Zo is de landbouw steeds aangepast, maar hij blijft ondergeschikt aan de natuur. Wel is het landschap kaler geworden; er is veel begroeiing verdwenen, zoals grienden en meidoornhagen bij Spijk. Toch heeft het landschap bij Spijk nog het meest zijn oorspronkelijke karakter bewaard. Dezelfde eenheid-in-verscheidenheid die er *ruimtelijk* is, is er ook *in tijd*: veel verandering terwijl het landschap in grote lijnen toch hetzelfde blijft.

Wel een ingrijpende verandering is de aanleg van de Europakade in Tolkamer. De nieuwe kade heeft voor- en nadelen. Een voordeel is dat men bij het wandelen meer overzicht over de rivier heeft. Een nadeel is het verdwijnen van de eenheid die Tolkamer en de rivier vroeger vormden; ze zijn nu van elkaar geïsoleerd door de dijk en twee aparte werelden geworden, met een muur ertussen. "Het dorp ligt er nu achter, dat is ongezelliger". (Voor de enige doorgang heeft men hard moeten vechten). Terwijl Tolkamer vroeger volledig betrokken was op de rivier, is het er nu vrijwel volledig van afgescheiden. De nieuwe kade accentueert de scheiding nog doordat beneden alleen auto's rijden; daar wandel je niet meer, dat moet boven. Hierbij komt nog een ander

aspect: vroeger was de kade bij Tolkamer veel breder. Velen vinden het jammer dat de grote kade weg is, omdat de oude kade de plaats was voor festiviteiten, zoals een jaarmarkt en het schuttersfeest. Er vonden dan veel activiteiten plaats en het was er dan altijd heel erg druk en gezellig. Die mogelijkheid is nu beperkt. Er is geen echte plek voor festiviteiten meer.

Men beleeft het verleden zowel aan natuurlijke als aan culturele elementen. Natuurlijke elementen zijn de strangen, de geaccidenteerdheid en de begroeiing van zandafgravingsplassen en tichelgaten. Culturele elementen zijn vooral de kromme lijnen van dijken en wegen, oude huisjes (aan de dijk maar ook midden in het dorp), het Schipperspoortje in Lobith en boerderijen, niet zozeer door hun uiterlijk maar vooral door hun verhoogde ligging. De Rijndijk wordt niet ervaren als historisch element. Ook bij mensen die er relatief kort wonen (7 jaar) bestaat al een besef van historie; van "het Eiland" en de landschappelijke eenheid daarvan. De historische, fysisch-geografische achtergrond van het Eiland kennen ze dan echter niet of nauwelijks. In de loop van de tijd is de Bijland geleidelijk van karakter veranderd. Het gebied heeft zich als het ware steeds meer losgemaakt van het omringende landschap en zich verzelfstandigd tot een eigen wereld. Er zijn verschillende fasen in die ontwikkeling, met de laatste fase als grootste stap, namelijk: 1) Landbouwgebied. 2) Grindgat, met op het eind alleen nog een boerderij op het huidige eiland, door een drijvende dam verbonden met het vaste land. 3) Recreatieplas, vooral voor omwonenden ("een zwemparadijs"). 4. Een commercieel geëxploiteerd recreatieterrein met een jachthaven en een speedbootbaan. Vooral de speedboten hebben bijgedragen tot de verzelfstandiging; omwonenden komen er niet graag meer vanwege het lawaai en de vervuiling.

3.4 Natuurlijkheid

Het hele landschap heeft natuurlijkheid als hoofdbelevingskenmerk. Alle vier delen van het landschap hebben hun eigen vormen van natuurlijkheid. Deze vormen zijn duidelijk van elkaar onderscheiden. Zo is er in de beleving een duidelijk onderscheid tussen de natuurlijkheid van de strangen/plassen/kolken en die van de rivier:

<i>Strangen</i>	<i>Rivier</i>
- lokaal	- lokaal, regionaal, nationaal en internationaal
- natuur	- infrastructuur
- ontoegankelijk	- sterk gericht op allerlei gebruiksvormen, veel verkeer
- statisch	- dynamisch
- rust	- druk, met veel verkeer, drager van activiteiten zoals de werf
- schoon	- vervuild (doorsteken van de Rijnstrangen naar de Rijn vindt men alleen al daarom dan ook geen goed idee, vanwege de vervuiling van het binnenwater die dan zou optreden)

Het verschil tussen natuur- en landbouwgebieden ligt weer anders. Ook deze hebben hun eigen vormen van natuurlijkheid, elk met veel varianten. Natuurgebieden hebben "wilde" natuur, landbouwgebieden "getemde" natuur. In de wilde vorm kan de natuur vrij zijn gang gaan; getemde natuur is kunstmatig. Beide vormen komen verspreid over

het hele gebied voor. "Over het hele gebied heb je natuurlijke natuur, wild, niet aangelegd; die is ontstaan door de zandwinning, daarna wild gegroeid", "Rond Herwen heb je meer landbouwgroen, die is meer onder controle gehouden, terwijl het bij Pannerden wilder is, minder gecultiveerd groen". Beide vormen horen bij het landschap, ze vullen elkaar aan en voegen aan elkaar wat toe. De diepe afgravingen nemen een tussenpositie in. Het water is weliswaar natuur, "maar ze zijn te diep; alle leven onderin is weg. De kanten zijn kunstmatig afgeglood. De plas op zich is dood".

3.5 Ruimtelijkheid

Het landschap is èn weids, door de vergezichten, èn besloten, door de vele begroeiing. Plaatselijk kan de open-dicht verhouding wel verschillen. In de Ossenwaard overheerst kaalheid, bij Spijk begroeiing. Verder draagt de rivier aanzienlijk bij tot de ervaren weidsheid. "In de lengte" gaat het rivierenlandschap maar door, tot Dordrecht en Rotterdam toe.

De beleving van zowel weidsheid als beslotenheid is vooral gekoppeld aan de vele binnendijken, een gevolg van de verschillende lopen van de rivier. Van op een afstand gezien geven ze een sterke ruimtewerking door hun verticale differentiatie. Vanaf de dijken zelf heb je een gevoel van weidsheid; "je kunt prettig van je af kijken". (De schrijver Willem van Toorn noemt de dijken "de alpen van Nederland. Je kunt neerkijken op het landschap"). Beneden aan de dijk heb je daarentegen juist een gevoel van beslotenheid, intimiteit en beschutting. Echt besloten is het landschap echter nergens. Bos, zoals op de Eltense Berg, vindt men dan ook niet passen in dit landschap (ook niet in het kader van de natuurontwikkelingsmaatregelen van de Gelderse Poort).

Weidsheid kan op verschillende manieren worden ervaren. Er zijn vergezichten in de natuur en in de landbouw. Beide zijn karakteristiek voor het landschap en beide vindt men nodig voor een volledige landschapsbeleving. Net zoals de twee soorten natuur, wild en getemd, vullen deze twee soorten vergezichten elkaar aan en verrijken ze elkaar. Ze maken ook dat de hele ruimtebeleving per plek anders ervaren wordt; enerzijds door de vele vormen van water en begroeiing in de natuur, anderzijds door de verschillende gewassen en de hagen en heggen die er nog zijn in de landbouw.

Dijkverhoging en -verzwaring beïnvloeden het gevoel van ruimtelijkheid doordat ze de ervaren afstand tot het landschap vergroten; men voelt zich er verder vanaf staan, er minder bij betrokken. Dit gevoel wordt nog versterkt doordat zowel de dijk als de omgeving kaler worden. Een hoge dijk isoleert de landkant ook meer van de rivierkant. De Europakade in Tolkamer is hiervan een heel duidelijk voorbeeld. Contact met de rivier is er nu alleen nog maar via een "muizengat".

Dezelfde landschapselementen kunnen bijdragen tot verschillende belevingskenmerken. Zo draagt microreliëf bij aan het *ruimtelijke* gevoel dat men in een landschap heeft, maar bij de klei-afgraving in de Ossenwaard werd ook opgemerkt: "De glooiingen worden weggehaald. Dat is jammer, het *natuurlijke* gaat dan weg."

3.6 Onderhoud en verzorging

Over het algemeen vindt men het landschap een verzorgde indruk maken. Als uitzondering wordt soms de Bijland genoemd. Het Rijnwater is verontreinigd en de motorboten en speedboten verontreinigen ook. Veel ondervraagden laten de keuze van het strandje waar ze gaan zitten afhangen van de windrichting. Ze gaan dan boven de wind zitten omdat het water aan lager wal vies is.

3.7 Overige kenmerken

In eerder onderzoek zijn nog twee andere kenmerken gevonden die een rol kunnen spelen in de landschapsbeleving, namelijk a) bodemgesteldheid en waterhuishouding (vooral nat-droog), en b) seizoensvariatie. Verschillen in bodemgesteldheid, voor zover dat te merken is aan verschillen in het landschap, zijn geen enkele maal genoemd in de interviews. Ze spelen geen rol in de landschapsbeleving. Nat-droog verschillen natuurlijk wel, in de vorm van hoog water van de rivier. Dit is ook seizoensgebonden. Het gaat hier echter om zulke dramatische effecten dat ze buiten het bestek van dit onderzoek vallen. In de beleving overheersen en bepalen ze alle andere effecten, de rivier maakt het landschap.

Seizoensvariatie is verder vooral gebonden aan het toerisme in de zomer en het overwinteren van duizenden wilde ganzen in de winter. Beide zijn vormen van gebruik en beide concentreren zich op de Bijland. Op de andere kenmerken, zoals natuurlijkheid en ruimtelijkheid, vertoont het landschap niet veel variatie gedurende de seizoenen.

3.8 Het effect van autonome ontwikkelingen

Tot nu toe ging het gebied weliswaar met zijn tijd mee, maar er was toch sprake van een min of meer stabiele situatie; het landschap was zelfs nog steeds "een beetje oerachtig", met daaraan verbonden gevoelens van vrijheid; de dingen zijn nog niet allemaal strak gepland. In het gebied spelen echter relatief veel ontwikkelingen (zie hoofdstuk 1.2) en als alle veranderingen doorgaan zou aan die vrijheid wel eens een eind kunnen komen. Veel mensen vinden de ontwikkelingen te hard gaan en men pleit ervoor ze niet geïsoleerd maar in onderling verband te zien en te behandelen (integrale planvorming). Hierbij zouden ook prioriteiten gesteld moeten worden, waarbij ingrepen met een lage prioriteit afgestemd moeten worden op ingrepen met een op hoge prioriteit. Ook kunnen sommige ontwikkelingen misschien worden gecombineerd, bijv. niet de Tengenelwaard maar de Bijenwaard ontzanden en er dan pas een haven aanleggen, zoals ook bij Haaften is gebeurd. Andere activiteiten kunnen elkaar versterken, zoals de aanleg van het bungalowpark en het voor natuur en recreatie inrichten van de ontzanding in de Tengenelwaard. Weer andere combinaties zouden samen wel eens teveel kunnen worden, zoals een ontzanding in de Tengenelwaard, de voorgenomen industrie-uitbreiding bij Nedusa, de aanleg van het bungalowpark en de aanleg van de nieuwe haven in de Bijenwaard. Alleen al de combinatie haven met ontzanding geeft eigenlijk al teveel water. Soms gaan functionele en visuele argumenten een verschillende

kant op. Zo ziet een aantal mensen vanuit economische overwegingen de combinatie uitwijkhaven, loswal en industrie wel zitten, maar landschappelijk wordt dit een te grote aantasting. De Stichting Onveranderd Spijk (SOS) heeft moeite met het bungalowpark omdat het aantal mensen in het park (2000-3000) te groot is in verhouding tot het aantal inwoners van Spijk (ca. 750); zij vindt dit buiten proportie. Als er bovendien aan de andere kant van Spijk dan ook nog een grote haven zou komen (B), plus eventueel een grote ontzanding in de Tengenelwaard, dreigt het karakter van Spijk volledig verloren te raken. Deze bezwaren komen overigens niet alleen van SOS, ook anderen zien ze: "Alle ontwikkelingen rond Spijk bij elkaar is te veel."

Veel mensen zijn in het algemeen tegen grootschalige ontwikkelingen, of dit nu een haven, een bungalowpark of natuur is: "Liever geen bos, maar wel bomen; klein, met water", "De plas van Wezendonk is te groot, dat bederft het landschap".

Een apart aspect van al deze ontwikkelingen is vervuiling. Men vreest dat veel ontwikkelingen vervuiling meebrengen (loswal, haven, Albuco, of in het algemeen industrie). Hierbij horen ook verkeersoverlast, lawaai, stank en visuele vervuiling. Dit vergt in elk geval een geïntegreerde aanpak en garanties van de overheid.

Van de huidige ontwikkelingen vormt alles wat tot verstedelijking wordt gerekend de grootste nivellerende factor in het landschap. Dit omvat dorpsuitbreidingen, infrastructuure werken en recreatieve voorzieningen zoals de speedbootbaan, een bungalowpark bij Spijk of een camping in de Ossenwaard. Dit is een voortschrijdend proces dat het historische patroon steeds meer laat verdwijnen.

4 De nieuwe uitwijkhaven, algemene opmerkingen

Eerst wordt de houding van de bewoners, de schippers en de recreanten jegens de uitwijkhaven in het algemeen beschreven. Dan volgt de mening van elke groep per alternatief (hoofdstuk 5-7) en hoofdstuk 8 behandelt de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen, eveneens per alternatief.

4.1 Bewoners

In onderstaande tabel staan de aantallen bewoners die een bepaald alternatief als beste en als slechtste hebben gekozen; eerst de totalen per alternatief, dan per dorp. In Lobith zijn vier mensen geïnterviewd, in Tolkamer vijf en in Spijk zeven. Het aantal voor- en tegenstemmers per dorp stemt niet altijd overeen met het aantal ondervraagden. Sommige mensen vonden meerdere alternatieven goed of slecht; sommigen noemden wel een beste (+) maar geen slechtste (-), of andersom.

Tabel De keuzen van de alternatieven.

	Totaal		Spijk		Lobith		Tolkamer	
	+	-	+	-	+	-	+	-
A (Bijland)	8	2	2	0	4	0	2	2
B1 (Bijenwaard, groot)	0	12	0	4	0	4	0	4
B2 (Bijenwaard, klein)	4	1	4	1	0	0	0	0
C (Combinatie)	6	3	2	2	0	1	4	0

B-1 wordt unaniem afgewezen. De kosten zijn te hoog, zowel aan landschap als aan geld (de meeste ondervraagden denken dat dijkverlegging duurder is dan een stalen damwand).

De enige voorstemmers voor B-2 komen uit Spijk. Dat niet alle Spijkenaren voor B-2 zijn heeft de volgende redenen: de meeste ondervraagden denken dat de haven een economische impuls voor het dichtstbijgelegen dorp gaat betekenen. Anderzijds vindt men ook dat alternatief B-2 veel landschap kost. Hier ligt dus een dilemma: de voordelen van de economische impuls tegen de nadelen van landschapsverlies. Voor de bewoners van Spijk komt er echter nog een ander dilemma bij, namelijk: hoe groot mag die impuls zijn zonder dat Spijk zijn karakter verliest, want er spelen meer mogelijke ontwikkelingen rondom het dorp, zoals een ontzanding en de aanleg van een bungalowpark. De meeste ondervraagden uit Spijk zijn het er wel over eens dat Spijk een impuls nodig heeft, maar een aantal van hen, waaronder de Stichting Steunt Onveranderd Spijk (SOS), is bang dat bij teveel grootschalige ontwikkelingen rondom Spijk het karakter van het dorp verloren gaat. "De dorps cultuur en sfeer verdwijnen, omdat de mentaliteit van de bevolking gaat verdwijnen." Degenen die daar minder bang

voor zijn kiezen B-2. Het dilemma is dat met alle ontwikkelingen het karakter van Spijk verdwijnt, maar dat zonder die ontwikkelingen Spijk zelf verdwijnt.

In Lobith is het beeld het meest eenduidig. Waarschijnlijk komt dit omdat Lobith vrijwel even ver van beide alternatieven, A en B, afligt en minder belang heeft bij één van beide. In Spijk en Tolkamer zijn de meningen meer verdeeld. Dit bevestigt overigens dat mensen niet verschillen in hun waarneming van de kwaliteiten van een gebied (over de dominante waarnemingskenmerken was veel overeenstemming), maar wel in hoe ze met die kwaliteiten willen omgaan, hoe ze die behandeld willen zien.

Eigenlijk hanteren de bewoners bij hun voor- of afkeur voor een alternatief maar twee argumenten: hoe minder kosten hoe beter, en: hoe meer baten hoe beter. Kosten en baten kunnen echter heel verschillend worden ingevuld - zeker niet alleen economisch, in termen van geld, hoewel mensen dat zeker in hun overwegingen betrekken. Sommigen prefereren het goedkoopste alternatief als zij geen andere argumenten hebben, ook al kost hen dat zelf geen geld. Kosten zijn vooral verlies van landschap, van gebiedskwaliteiten, of belevingswaarden; wat levert de minste schade op? Baten zijn ook, behalve het verschaffen van werkgelegenheid en inkomsten: het stimuleren van andere ontwikkelingen, behoud van dorpskarakter, verhoging van de levendigheid, versterken van recreatieve mogelijkheden. Vallen de kosten hoger uit dan de baten, dan treedt een NIMBY-effect op (**Not In My BackYard**, niet in mijn achtertuin, of: zo ver mogelijk weg)(Wolsink 1990). Vallen de baten echter hoger uit, dan treedt het omgekeerde of IMBY-effect op, nl. graag zo dicht mogelijk bij het eigen dorp.

De uitbreiding van de uitwijkhaven wordt niet als een geïsoleerde activiteit gezien. Er spelen meer ontwikkelingen in het gebied en die worden in een gezamenlijk verband gezien. Hierbij kan een *combinatie* van veranderingen méér effect hebben dan de effecten afzonderlijk (synergie-effect). Zo kunnen een bungalowpark en een uitwijkhaven in de Bijenwaard een meerwaarde krijgen, mits bij de inrichting met elkaar rekening wordt gehouden; dus als er in het bungalowpark voorlichting wordt gegeven over de haven en als de haven ook recreatief toegankelijk en aantrekkelijk wordt ingericht, bijv. met een wandel- en/of fietspad erlangs (zoals nu achter de huidige haven ligt), bankjes om te zitten, eventueel een picknicktafel, bomen en struiken erlangs, misschien een mogelijkheid om te vissen op de kop van de dam, enz. Dit soort combinaties achten de meeste ondervraagden dringend gewenst en zij bevelen ten sterkste aan om de ingrepen niet geïsoleerd te plannen maar in onderlinge samenhang, dus geen mono- maar een *multifunctionele planning*. Zo'n vorm van planning valt onder de mitigerende of compenserende maatregelen omdat het de streek een kans op meerwaarde biedt.

Niet alleen economisch maar ook landschappelijk is een geïntegreerde planning gewenst. Het landschap van Het Eiland kenmerkt zich door een hoge mate van natuurlijkheid en men wenst dan ook landschappelijke inpassing en aankleding van de nieuwe haven. "Begroeiing is wel voornaam, beetje sierlijk." Een dergelijke aankleding van de haven stelt wel eisen aan het beheer: "Bij hoog water blijft er van allerlei troep uit de Rijn aan hangen; een haven met begroeiing vergt meer onderhoud, want als dat niet wordt opgeruimd geeft het veel ergernis." (Onderhoud en verzorging is een belangrijke kwaliteit voor de beleving).

De wens om de haven toeristisch aantrekkelijk te maken, de verwachte economische impuls van de haven, e.d., wijzen erop dat veel bewoners de uitwijkhaven niet zien als bron van rust maar als bron van activiteiten. En havenactiviteiten zijn niet alleen leuk om naar te kijken maar ze kunnen ook andere activiteiten aantrekken.

Van de drie functies natuur en landschap, recreatie en landbouw wegen de effecten van de nieuwe haven op natuur en landschap het zwaarst bij de meeste bewoners (maar niet door allen!). Daarna komen de effecten op recreatie, terwijl effecten op landbouw nauwelijks worden genoemd. Argumenten waarom er beter recreatie kan verdwijnen dan natuur zijn:

- recreatie is voor anderen, natuur voor hen;
- recreatie is commercieel, alleen om geld te verdienen;
- natuur is schaars, recreatiemogelijkheden zijn er genoeg;
- recreatie kan ook naar elders, natuur is plekgebonden.

Dan is er nog de functie industrie. De voordelen van een eventuele industrievestiging vindt men niet opwegen tegen de nadelen van het verdwijnen van landbouw. Landbouw maakt het landschap landelijk, industrie ontnemt het zijn landelijkheid.

Spontaan noemde een enkele bewoner nog andere alternatieven. Deze zijn verder niet systematisch onderzocht.

— Oostelijk van Spijk, op het terrein van de oude steenfabrieken. Deze variant noemden enkele bewoners van Spijk. Er zijn twee mogelijkheden: binnendijks en buitendijks (of een combinatie daarvan). Een nadeel van beide alternatieven is dat ze dan pal tegen het Duitse natuurgebied liggen. Een nadeel van het binnendijkse alternatief is dat het dan in de plaats zou komen van het eveneens daar geplande bungalowpark. Beide geven Spijk een economische impuls, het bungalowpark echter nog meer dan de uitwijkhaven. Degenen die niet teveel verandering willen, willen liever één van beide. Degenen die een zo groot mogelijke impuls voor Spijk wensen zouden het liefst een combinatie van initiatieven zien. Beide uitgangspunten impliceren echter dat een binnendijkse oplossing ongewenst is.

— Ook een goed alternatief leek iemand een haven met eenzelfde vorm als A, maar dan achter bij Nedusa, op het industrieterrein. Daar zou dan eerst nog zand afgegraven kunnen worden.

4.2 Schippers

Er zijn 16 schippers geïnterviewd; 4 schippers hadden Lobith als thuishaven, 1 Arnhem, 6 Rotterdam, 1 Delfzijl, 1 Ridderkerk, 2 niet gevraagd. Iedereen kwam al jaren lang in Lobith. De schippers hadden een eigen vragenlijst (zie bijlage 1). Omdat het onderzoek kwaliteiten wil opsporen waarover groepen het eens zijn, is binnen de groep schippers niet gezocht naar verschillen, bijv. tussen schippers van korte of lange schepen. De deelgroepen zijn daarvoor ook te klein.

De schepen hadden de volgende lengten:

50-60 m: 3

60-70 m: 3

70-80 m: 3

80-90 m: 6

90-110 m: 1 (een duwboot)

Er waren 2 tankers, 1 duwboot en de rest was droge ladingvaart (bulkgoederen). Alle schippers zijn redelijk tevreden met de huidige haven. Er zijn twee algemene klachten:

— Het is vaak moeilijk om van de steiger op je boot te komen, of andersom, omdat er maar een paar doorgangen in de zijreling zijn die meestal niet op dezelfde hoogte

liggen met het schip. Bovendien zijn de steigers smal en vaak vies door medegebruik voor reparatiewerkzaamheden.

— De autosteiger deugt niet. Aanmeren aan de autosteiger is moeizaam en er is te grote kans op beschadiging, zowel van het schip als de auto.

Verder wordt opgemerkt dat bij asymmetrische (niet evenwijdige) steigers achterschepen elkaar al kunnen raken terwijl er tussen de voorschepen nog ruimte over is. Dit geeft gebrek aan ruimte om te manoeuvreren, speciaal bij laag water als de schepen niet zo dicht bij de kant kunnen komen en de achterschepen verder de haven in steken.

Wat de nieuwe haven betreft heeft men opmerkingen over de inrichting en het beheer.

Inrichting

Ongeacht het gekozen alternatief stellen alle schippers eisen aan een goede inrichting van een haven. Hierbij kan onderscheid gemaakt worden tussen voorzieningen die a) iedereen noodzakelijk vindt, b) een meerderheid wenselijk vindt, en c) enkelen als extra noemen. De grens tussen wenselijk en extra is niet scherp. Wat voor de één wenselijk is kan voor een ander extra zijn. Deze voorzieningen gelden dus voor alle alternatieven.

Noodzakelijk

— De geplande voorzieningen voor kegelschepen zoals opgegeven in de Startnotitie, namelijk zes ligplaatsen voor 1-kegelschepen, is te weinig. Naar schatting vormen 1-kegelschepen ca. 25% van het huidige verkeer. Ook zij krijgen een beperking van 16 uur vaartijd en zullen dus meer moeten gaan rusten. Zes ligplaatsen op de negentig schepen is echter nog geen 7%. En dan is er nog geen rekening gehouden met 2-kegelschepen. Als die niet in de haven mogen ligt het gevaarlijkste verkeer toch nog in de rivier.

— De belangrijkste eis is bereikbaarheid, makkelijk de boot op en af kunnen komen, onder alle omstandigheden, zodat ook in geval van nood een ambulance of brandweer bij het schip kan komen. Dit geldt bij hoog en bij laag water. Het impliceert o.a.:

* drijvende steigers ("vinger"steigers);

* geen steigers aan een strekdam die bij hoog water onder water staat. Ideaal zou een drijvende pontonsteiger aan de strekdam zijn, zoals in Rotterdam; die ligt ca. 1 m boven water en je kunt er altijd af (onbeladen schepen met een trapje dat ze zelf hebben);

* steigers zoals bij Haaften, d.w.z. drijvend, voldoende breed en aan weerszijden open, met een centrale vangrail. Bij het huidige systeem zijn maar enkele openingen in de railing, waardoor je soms erg moeilijk op een schip kan komen. (Onlangs moest een schipper met een maagbloeding naar het ziekenhuis, maar de brancard kon het schip niet bereiken).

— Een goede mogelijkheid om de auto van boord te halen - en parkeerplaatsen om hem aan de wal te parkeren. (Liefst twee autosteigers). Ook bij hoog water moet de auto van boord gehaald kunnen worden, dus geen autosteiger die onder water kan lopen. De huidige autosteiger voldoet niet. Het is eigenlijk een gemeentelijke loswal. Er zitten scherpe hoeken en kanten aan en bij een leeg schip moet de schipper oppassen, anders heeft hij een gat in zijn schip. Er zijn ook al auto's beschadigd bij het eraf halen.

— Meerpalen verder uit elkaar dan in de huidige haven. Lange schepen gaan anders zwabberen.

— Meerdere grote afvalbakken, voor verontreinigd materiaal en voor gewoon afval;

— dus gescheiden containers. Wenselijk zou zijn: één container per ca. 3 steigers plus een container voor chemisch afval op een centraal punt, liefst bij de autosteiger omdat de meeste schippers daar toch moeten zijn.

— Goede verlichting, liefst bij elke steiger.

— De steigers nummeren. Dit is nodig voor de meldingspost en makkelijk voor de service-centra.

Wenselijk

— Electriciteit, bijv. met een kaart. Dit moeten dan echter wel goede, degelijke, zware aansluitingen zijn (380 V, of 16 Ampère), die niet meteen overbelast zijn. Utrecht Kanaleneiland is bijv. onvoldoende. Veel schippers koken elektrisch en met enkele apparaten daarbij is het systeem al gauw overbelast. Munten of kaarten werken goed. Zeker als er negentig schepen in de haven liggen is een electriciteitsvoorziening vanaf de wal veel beter dan dat er negentig motoren blijven draaien en het milieu vervuilen.

— Er is in elk geval een electriciteitsaansluiting gewenst om zelf kleine reparaties te kunnen uitvoeren. Nu wordt van Markerink "geleend" maar als dat niet meer kan is een eigen aansluiting gewenst. Dit geldt ook voor steigers waar men langer kan liggen.

— Parkeermogelijkheden bij de steigers en eventueel ook nog op een centraal punt.

— Watervoorziening, bijv. een centraal aansluitingspunt. Dit zou heel goed bij de autosteiger geplaatst kunnen worden. Met munten of een kaart.

— Voor alle alternatieven: landschappelijke inpassing en aankleding van de haven. Waar dit aanwezig is, wordt het hogelijk gewaardeerd; waar het was maar verdwenen is is het een gemis. Zo vertelde een schipper dat in de haven van Gorcum alle oude kastanjes zijn weggehaald. "Het is er nu vreselijk kaal en open."

— Eventueel een indeling van de schepen/steigers naar:

* Tijd van vertrek, zodat de eerst vertrekkende buiten liggen. Dit kan geregeld worden via de meldingspost Millingen, zoals nu ook al in Haaften gebeurt door post Tiel. Er zijn echter nog veel schippers die zich niet melden en die dan blijken 's ochtends om 4 uur te willen vertrekken. De meeste ondervraagden zouden er geen moeite mee hebben deze schippers te beboeten. Het is uiterst vervelend om 's ochtends zo vroeg al te moeten gaan manoeuvreren, alleen omdat iemand zich niet gemeld heeft. Melden vergt dus wel controle. Het idee om je verplicht te melden bij een meldingspost en je vertrektijd door te geven is goed, maar aan de uitvoering (=controle) mankeert nog wel wat.

* Type energievoorziening. Als er een electriciteitsaansluiting komt, een scheiding tussen gebruikers daarvan en schippers die toch 's nachts liever hun motor willen laten draaien voor hun aggregaat. Niet iedereen is er voor om zo'n aansluiting dan ook verplicht te stellen, zoals in Utrecht Kanaleneiland en Maasbracht, omdat bij hoog verbruik een aggregaat goedkoper is.

* Lengte van de schepen, eventueel met meerpalen op verschillende afstanden van elkaar, zodat ook lange schepen achter stevig kunnen vastliggen. Dit indelingsidee is alleen door enkele schippers geopperd. De meeste schippers vinden dat iedereen overal moet kunnen liggen.

— In geval van A: herstel van het strandje + fietspad (+ begroeiing); niet alleen voor de bewoners en de recreanten, maar ook voor de schippers zelf, bijv. om er even te zitten of te liggen, te zwemmen, te vissen of te wandelen, of met kinderen te spelen. Een bijkomend argument voor een strandje is, dat het recreanten trekt, d.w.z. activiteiten en levendigheid. Dit vindt men positief. Een geïsoleerde ligging, zonder activiteit in

de buurt (behalve verkeer), maakt een haven doods.

— Een telefoon. Niet iedereen heeft telefoon aan boord.

Extra

— Een folder met voorlichting over de plaats en de omstreken, met mogelijkheden waar je naar toe kunt gaan, met routes om te fietsen, met mooie plekken in de omgeving om te bezoeken, e.d.; of op zijn minst een stalen plaatje bij de telefooncel met de belangrijkste nummers en gegevens.

— Wat betreft de wenselijkheid van een havenmeester zijn de houdingen ambivalent. Een goede (lees: soepele) havenmeester is goed, een ambtelijke bureaucraat niet. De meesten vinden hem niet echt nodig, zeker niet als het meldingssysteem via Millingen en controle daarop goed zouden werken. Want toezicht en controle in de haven vindt men wel belangrijk. Men ligt bijv. niet graag in Rotterdam of Amsterdam vanwege de hoge frequentie van inbraak daar. Toezicht en het geven van informatie kan echter ook door de bakenmeester van RWS verzorgd worden, dat hoeft niet per sé een havenmeester te zijn.

— "Witte" fietsen, bijv. met sleutel te verkrijgen bij de havenmeester.

— Een kinderspeelplaats.

— Aansluiting voor kabel-TV.

— Een brievenbus.

— Een bushalte, als er tenminste enigszins frequent een bus rijdt.

Beheer

Havens moeten worden bijgehouden. Bij de huidige haven is het in- en uitvaren bij laag water moeilijk omdat de monding verzand is; ook het aantal ligplaatsen wordt dan beperkt. Een belangrijke vraag bij de aanleg kan zijn welk alternatief het minste onderhoud vergt.

Het regelen van ligplaatsen, zoals dat nu in Haaften gaat, werkt goed. Daar meld je je bij de post Tiel. De post vertelt je dan waar je moet gaan liggen, gezien de afvaarttijden van andere schippers, zodat je niet tegen iemand aan gaat liggen die 's ochtends om 4 uur vertrekt. Dat zou post Millingen ook kunnen doen. Een commentaar hierbij was: "Maar misschien is de huidige scanner op de kop van Pannerden te zwak om voldoende registratienauwkeurigheid te waarborgen. In dat geval zou er een scanner bij Spijk of Tolkamer bij moeten komen, of Lobith zou een eigen post moeten krijgen." Behalve havens wensen veel schippers echter toch ook nog blijvende mogelijkheden om korte tijd op de rivier te kunnen ankeren.

Schippers stellen een goede relatie met en een goede service van RWS zeer op prijs, vooral omdat deze mensen verstand van zaken hebben. Want er kan steeds wat gebeuren op het water en er zou dan direct iemand van RWS aanwezig moeten zijn. Vanwege inkrimping is er echter steeds minder begeleiding.

Een aantal schippers heeft behoefte aan een havenmeester, voor informatie, overleg, coördinatie en afstemming van dingen. Die kunnen niet door Millingen geregeld worden omdat die post te ver weg ligt. Het is wel zo dat de mening over een havenmeester gebaseerd is op de huidige situatie met een kleine haven. Wordt de haven groter, dan is er waarschijnlijk ook meer behoefte aan toezicht, coördinatie en informatie. Zou de Gemeente het havengedeelte met economische activiteiten zelf gaan exploiteren en een eigen havenmeester aanstellen, dan kan dat misschien worden gecoördineerd met RWS

als alternatief A wordt gekozen. Bij de andere alternatieven wordt dat gecompliceerder. Er is bijv. behoefte aan steigers waar men langer kan blijven liggen, zoals in geval van vakantie of ziekte. Dit geldt vooral voor schippers die Lobith als thuishaven hebben. Nu combineren zij dat vaak met het laten uitvoeren van reparaties. Tot nu toe werkt dat goed, maar het is de vraag of dat bij grotere drukte en/of bij scheiding van activiteiten zo kan blijven. Die steigers zouden in het economisch te exploiteren deel kunnen komen en de havenmeester zou dan kunnen controleren. Met het betalen van liggeld hebben de schippers geen probleem.

4.3 Recreanten

Met recreanten worden verblijfsrecreanten bedoeld; geen dagjesmensen of bewoners uit de omgeving die wel eens fietsen of zwemmen. Er zijn er 17 ondervraagd. Zij kamperen op de camping aan de Bijland (14) of bij Aerdt (3). Zij hadden een beperkte vragenlijst (zie bijlage 1); wel hebben zij de kaartjes met de havenalternatieven beoordeeld. Ongeveer 95% van de recreanten op de campings aan de Bijland en bij Aerdt zijn Duitsers. Zij komen vooral voor de watersport. Zij zijn ook in het onderzoek opgenomen. De periode dat men naar de Bijland komt varieert van 5 tot 35 jaar. Er zijn verschillende recreanten die nog met hun auto over de dam die er toen was naar het eiland hebben gereden om daar te kamperen. De mensen die er al heel lang komen vinden dat rust, vrijheid en natuur nog steeds aanwezig zijn, hoewel dat vroeger meer was. Wat vooral is toegenomen zijn voorschriften en regels.

Het water vervult een speciale rol in de beleving. Recreanten komen niet alleen voor een actief gebruik van het water; er zijn ook meer passieve belevingsvormen die minstens zo belangrijk zijn, zoals:

- het is natuur;
- het is ruim, weids, met uitzichten;
- er gebeurt altijd wat, er is veel te zien, het is er levendig en gezellig.

Dit maakt het water naast weids en open (een ruimtelijke kwaliteit) ook knus en besloten (meer een sociale kwaliteit).

Actieve recreatie is er zowel op het water als op het strand, het water voor zwemmen, vissen, varen, surfen, waterskieën; het strand voor liggen, picknicken, met kinderen spelen, kampvuur stoken.

Daarnaast geeft water gevoelens van vrijheid, van verbondenheid met de natuur, van tijdloosheid, van rust; het fascineert.

Alle recreanten maken wandel- en fietstochten in de omgeving, sommigen wel tot 45 km. Zij ervaren de Bijland dan in een groter landschappelijk verband, waarbij het omringende landschap zeker zo belangrijk als het water. De Bijland is dus zelf object van de beleving, maar het vormt ook onderdeel van een wijdere omgeving, zowel voorgrond als achtergrond. Een hoogtepunt qua natuur is het gebied van de Oude Waal, ten Westen van de camping. Dit heeft een eigen flora en fauna en is bij uitstek een stiltegebied. Men vindt het erg mooi.

Geen enkele recreant ondervond hinder van de huidige haven, bijv. van schippers die 's ochtends heel vroeg uitvaren, of die 's nachts hun motoren laten draaien. Zij horen het geluid van motoren wel, maar ten eerste kunnen zij niet bepalen of dat uit de haven of van de rivier of het Pannerdens kanaal komt, en ten tweede vinden zij dat eerder

geruststellend; het hoort bij de rivier. Zij hadden veel meer last van de "klapper"brug, de oude brug over de monding van de Bijland.

Veel recreanten vinden de haven een attractie; zij gaan regelmatig naar het in- en uitvaren van schippers kijken. Zoals iemand opmerkte: "Wij komen voor het water en dan ben je geïnteresseerd in alles wat met het water te maken heeft." Het strandje aan de zuidoever van de Bijland wordt veel gebruikt. Men zou het nog meer willen gebruiken, maar er is een gedeelte verboden, zegt men.

4.4 Overeenkomsten en verschillen tussen de groepen

Overeenkomsten

Binnen de groep schippers en recreanten bestaat grote overeenstemming. Alle schippers prefereren A en alle recreanten C, met A als slechtste keus. De bewoners zijn het onderling niet zo eens. Bij elke groep bepalen eigen belangen de keuze van het beste en het slechtste alternatief, waarbij eigen belang voor de bewoners het (vermeende) belang voor het eigen dorp is, dus geen individueel maar een collectief belang; voor schippers en recreanten gaat het wel om hun persoonlijk belang. Er wordt een afweging gemaakt tussen de verwachte voor- en nadelen, een subjectieve kosten-batenanalyse. Het eindoordeel heeft een NIMBY-karakter (niet vlak bij mijn dorp) als de kosten hoger uitvallen dan de baten, maar een IMBY-karakter (juist wèl zo dicht mogelijk bij het eigen dorp) in het omgekeerde geval. Het belangrijkste voordeel van de nieuwe haven is de economische impuls die men voor zijn dorp verwacht. De belangrijkste kosten zijn verlies aan landschap. Er zijn een aantal argumenten voor en tegen de alternatieven die iedereen noemt, ongeacht de groep:

- Voor A pleit dat Tolkamer traditioneel al op schippers is ingesteld, en de schippers op Tolkamer. Tegen A pleit verlies van recreatiemogelijkheden, hoewel het gewicht van deze factor varieert per persoon.
- Tegen beide B's pleit vooral verlies van landschap; men vindt de omvang van die ingreep het grootst. B-1 werd door niemand geprefereerd, B-2 alleen door bewoners van Spijk.
- Voor C pleit dat er twee dorpen van de economische impuls profiteren. Tegen C pleit, dat alles dubbel moet, zowel inrichting als beheer; dit is inefficiënt.

Alle ondervraagden zien de aanleg van de nieuwe uitwijkhaven als een goede mogelijkheid, die zij overigens ook dringend gewenst achten, voor geïntegreerde planning; dus geen monofunctionele maar een multifunctionele benadering. Dit heeft niet alleen een functioneel aspect, bijv. het al of niet combineren van de haven met industrie en/of recreatie, maar ook een beeldaspect, bijv. een landschappelijke inpassing en aankleding van de haven (die overigens ook weer functioneel kan uitwerken, bijv. door aantrekken van recreanten). Men verwacht dat door maatregelen te combineren een meerwaarde kan ontstaan.

Verschillen

Binnen de groep bewoners zijn tamelijk grote verschillen. Dit komt niet alleen omdat zij in verschillende dorpen wonen, maar ook omdat zij verschillende gewichten geven aan de diverse argumenten, zoals verlies van landschap of verlies van recreatiemogelijkheden versus economische groei. Zij betrekken ook, meer dan de andere groepen, alle ontwikkelingen in hun afweging. Hun besluitvormingsproces is dus gecompliceerder; zij willen de aanleg van de haven van meer kanten bekijken (dit geldt ook wel voor de andere groepen, maar vooral voor de bewoners). Hierbij vindt men het moeilijk om alle argumenten voor en tegen de alternatieven te overzien, laat staan ze goed tegen elkaar af te wegen. Bijv.:

Vóór dicht bij Tolkamer pleiten: vertier en levendigheid dichtbij (zowel vertier voor de bewoners als voor de schippers), makkelijk met inkopen doen voor de schippers, makkelijk te combineren met aan te trekken economische activiteiten, prettig voor schippers met Lobith als thuishaven, traditioneel al zo;

Tegen dicht bij: interferentie met recreatie, weinig plaats voor nevenvoorzieningen zoals parkeerplaatsen, moeilijke wegverkeerssituaties en aanpassingen vereist aan de infrastructuur, misschien opslag van vervuild slib zoals nu bij de loswal;

Vóór veraf van Tolkamer (=bij Spijk) pleiten: misschien rustiger voor de schippers (behalve als er nachtelijk transport zou komen), combinatie met loswal (hoewel dat ook nadelen heeft), plaats voor nevenactiviteiten, meer ruimte, makkelijkere verkeerssituatie (ook bij aanleg), voor schippers is de rivier daar overzichtelijk, economische impuls voor Spijk;

Tegen veraf: bij hoog en bij laag water moeilijk manoeuvreren, zowel in de haven als op de rivier, geïsoleerd, schippers moeten meer rijden, weinig keus van café's en voorzieningen, sommige voorzieningen helemaal afwezig zoals reparatie, bevoorrading moeilijker, duurder, mentaliteit van de bevolking niet op schippers georiënteerd, weinig groeipotentieel ("Spijk wordt toch nooit een Tolkamer").

Argumenten tegen dichtbij zijn niet automatisch ook argumenten vóór veraf, en v.v. Daarnaast spelen dan nog argumenten die voor beide vormen (dichtbij en verweg) gelden, bijv. de haven toeristisch aantrekkelijk maken. Een afweging hiérbij kan zijn of er nog meer toeristische attracties in de buurt zijn, of juist niet.

De resultaten van zo'n afwegingsproces kunnen dan ook per persoon variëren. Niet iedereen hanteert dezelfde overwegingen en niet evenveel; er zijn zowel kwalitatieve als kwantitatieve verschillen. In dit rapport is dan ook geprobeerd een overzicht van alle gehanteerde argumenten te geven, eerder dan een optelling van eindoordelen.

5 Alternatief A

5.1 Bewoners

De bewoners zien meer voor- dan nadelen aan A.

Voordelen

Vrijwel alle bewoners vinden dat de schippers traditioneel op Tolkamer zijn georiënteerd en Tolkamer op de schippers; er is een hechte relatie ontstaan. Doorbreken van die relatie zou voor beide partijen een verlies zijn. Bovendien zijn de voorzieningen in Tolkamer mede gericht op de schippers. Zoals iemand zei: "Voor rusten hoeft een haven niet bij een dorp, maar voor alle andere dingen wel." Die andere dingen leveren een economische impuls en hoe groot die impuls is hangt af van de uitnodigendheid en het voorzieningenniveau van het dorp, niet van de inrichting van de haven (al dan niet sober). Vooral de meer neutrale, niet direct betrokken bewoners van Lobith denken dat A wel een extra economische impuls zal opleveren voor Tolkamer, maar B en C niet, of veel minder, voor Spijk. Dit komt omdat veel schippers ook bij B en C toch naar Tolkamer zullen gaan, niet alleen omdat ze dat zo gewend zijn, maar vooral omdat er in Spijk weinig voorzieningen zijn. Er is een supermarkt en twee cafe's, maar: "geen dokter, geen garage, geen fietsenmaker", en geen reparatiemogelijkheden. Markerink kan daar wel met een auto komen, maar voor veel reparaties moet er electriciteitsaansluiting zijn. Voor die dingen moet je toch naar Tolkamer, met zijn "service, een scheepswerf, reparatie en ontspanning". En schippers doen graag alles tegelijk als ze aan wal liggen, dus niet voor het ene naar Spijk en voor het andere naar Tolkamer. Dus ook al zouden er voorzieningen in Spijk bijkomen, het niveau zal toch lager blijven dan in Tolkamer. Bovendien heeft Tolkamer meer sfeer. Behalve dat Spijk geïsoleerd ligt, is het ook niet intiem of knus, zodat even naar Spijk lopen vanuit de Bijenwaard ook niet uitnodigend zal zijn - en sfeer is moeilijk te maken. Als C wordt gekozen zouden veel schippers toch eerst naar Tolkamer gaan, zodat Spijk alleen op hoogtijdagen vol ligt.

Veel bewoners vinden dat er geen landschap mag worden opgeofferd voor de haven. Bij A hoeft je alleen bestaand water wat verder uit te diepen. Verlies van recreatie wordt in het algemeen minder ernstig gevonden dan verlies van natuur. "Verlies van een stuk Bijland is vooral gevoelsmatig; er blijft nog genoeg over en 't karakter van de Bijland verandert niet." A vindt men daarom het minst ingrijpend. Bovendien lijkt A het goedkoopst, er is al water. Wel neemt men aan dat vervuild slib zal worden afgevoerd en niet in de Bijland terecht komt. Dit maakt A weer duurder, maar men verwacht dat de grond in de Bijenwaard ook verontreinigd is, dus dat probleem speelt daar ook. Het bestaande landschap kan ook verbeteren. Zo wordt het huidige natuurgebied, het "helicopterveldje", meer geïsoleerd, er rijden geen (vracht)auto's meer langs. (Veel ondervraagden weten dat er een waardevol natuurgebied moet zijn, maar vrijwel niemand ziet dat ook). Bij minder luchtverontreiniging kan zich dat misschien verder ontwikkelen.

Nadeel

Het formaat van de haven is te groot voor de omgeving; de verhoudingen kloppen dan niet meer, er wordt gesproken van een "Botlek-situatie", of een "Botlek-formaat". Dat formaat past dan nog beter in de Bijenwaard, hoewel het daar eigenlijk ook al te groot is. Bovendien wordt A omsloten door een woonwijk, de Bijland en een natuurgebied. Er is daardoor (te) weinig plaats voor voorzieningen, zoals parkeerplaatsen bij de steigers of een behoorlijke landschappelijke aankleding. Dit geldt temeer als er ook nog economische activiteiten in de haven gaan komen. In de Bijenwaard is meer plaats.

5.2 Schippers

Alle schippers prefereren A.

Niet alleen de bewoners maar ook de schippers merken op dat zij traditioneel op Tolkamer zijn georiënteerd en Tolkamer op hen. Met het openstellen van de grenzen is er al veel "schippersleven" uit Tolkamer verdwenen en je ondergraaft het karakter van het dorp nòg meer als je daar nu ook nog de haven weghaalt. Dat is overigens al enigszins gebeurd, want vroeger meerde men aan de Europakade, direct bij het dorp ("Ze lagen vroeger wel 10 rijen dik"). En schippers zijn traditioneel ingesteld. Bijv. wat betreft inkopen doen. Omdat zij vaak voor langere tijd inkopen, moeten ze zeker weten dat het goede kwaliteit is. Als ze een goede leverancier hebben blijven ze daar komen. Bovendien wonen veel schippers in Tolkamer en Lobith. A is voor hen het dichtst bij huis. Als B wordt gekozen zullen ze eerder de auto nemen om naar Tolkamer te rijden dan naar Spijk te lopen. Ze zullen trouwens toch al eerder de auto nemen, omdat ze in de Bijenwaard het gevoel hebben dat ze ver van alles af zitten. Spijk zal dus maar weinig van de schippers profiteren; je kunt van Spijk geen Tolkamer maken. Zoals een schipper opmerkte: "Je kunt van iets kleins niet opeens iets groots maken." Hoeveel een dorp kan groeien hangt ook van de potenties van de uitgangssituatie af; bovendien zal het groeiproces van Spijk en het gewenningsproces bij schippers tijd kosten.

Schippers zitten liefst zo dicht mogelijk bij een dorp waar ze naar toe kunnen lopen. In de eerste plaats om praktische redenen, zoals boodschappen doen of naar de kerk gaan, maar dicht bij een dorp heb je ook meer deel aan de levendigheid van het dorp. Zij houden van gezelligheid en activiteiten om zich heen, zeker als ze ergens in het weekend liggen. Rusten doen ze toch wel, daarvoor hoeven ze niet naar een geïsoleerde plek en op de rivier zijn ze ook al op zichzelf. Om die reden wordt Nijmegen ook sterk geprefereerd, of Tiel-stad. Ze bewegen zich ook graag als ze aan land zijn, bijv. wandelen of fietsen. Dit vindt men een gemis in Haaften. Hoewel de haven als zodanig prettig is, wandelt men niet naar het dorp; dat is daar niet uitnodigend. Maar de huidige ontwikkelingen zijn juist zo dat schippers steeds meer geïsoleerd worden. Laden en lossen gebeurt steeds verder van de bewoonde wereld. Vooral schippers met weinig gezelligheid aan boord, die bijv. in continudienst varen (4 weken varen, 2 weken vrij), stellen contact met een dorp dan op prijs en het hebben van *keuze*, zowel in het aanbod van goederen en diensten als van mogelijkheden voor activiteiten, maakt dat nog extra aantrekkelijk. Tot die diensten horen ook reparatiemogelijkheden. Alle schippers vinden de huidige combinatie haven + reparatiebedrijf positief. Het enige nadeel is dat bij

reparatiewerkzaamheden de steigers vies en vet worden. In de nieuwe haven (A) zou reparatie naar het economisch te ontwikkelen deel moeten. Daar zou dan wel plaats moeten zijn voor tenminste 6 schepen.

Hoewel al deze argumenten niet gelden voor het pure overnachten, gelden zij wel in alle andere gevallen, zoals een weekend overblijven, reparatie, kinderen halen of brengen, of dingen aan wal moeten regelen. In die gevallen zijn de schippers voor een combinatie van de haven met een dorp of met recreatieve activiteiten.

Dan zijn er een aantal verkeerstechnische overwegingen:

- A is verkeersveiliger wat betreft de situatie op de rivier. Het bevaarbare gedeelte bij de huidige haven is veel breder dan bij de Bijenwaard omdat het daar aan de Duitse kant ondiep is. "Er is twee maal zoveel water voor de huidige haven als bij de Bijenwaard", "Tussen Millingen en Lobith is altijd water genoeg."
- A is gunstig omdat het in een binnenbocht ligt. Het water stroomt daar minder snel.
- De ingang van A ligt ongunstig, net na een bocht. Als je de haven uitvaart kun je niet zien wat er uit Duitsland komt. Je bent al een heel eind de rivier op als de situatie overzichtelijk wordt en dat is tamelijk laat.
- Als zo'n grote haven bijna vol ligt, kan het moeizaam zijn en lang duren voordat je ergens (achteraan) ligt en je er ook weer uit bent (want de plaatsen vooraan zijn het eerst bezet).

Tenslotte lijkt A ook het goedkoopst. In de Bijland heb je al diepte en hoef je alleen nog maar uit te baggeren, terwijl bij B en C een hele nieuwe haven gegraven moet worden, grond moet worden aangekocht en mensen moeten worden verplaatst.

5.3 Recreanten

Alle recreanten vinden A het slechtst en C het best.

Ook recreanten maken een afweging tussen kosten en baten, materiële (geld) en immateriële (belevingswaarden); welk alternatief is het goedkoopst en gaat het minst ten koste van het landschap, dat zij zeer waardevol vinden. Als baten verwachten ook zij dat de haven het dichtsbijgelegen dorp een economische impuls zal geven. Het voornaamste bezwaar is dat A recreatieruimte kost. Dit geldt in absolute zin (minder vierkante meters), maar ook in relatieve zin (groepsterritorium). Buitenstaanders hanteren het begrip recreant namelijk te ongenueanceerd. De Bijland wordt gebruikt door meerdere groepen recreanten, die in hun activiteiten en wensen duidelijk van elkaar verschillen. Alleen al onder mensen die varen heb je zeilers, surfers, kanoërs, kinderen met roeibootjes, motorboten (rustige vaarders), speedboten, al of niet met waterskiërs erachter, en combinaties daarvan (mensen die meer dingen doen). Deze groepen moeten een goede verhouding tot elkaar zien te vinden. Op dit moment kan de Bijland al deze groepen nog bevatten en zij verdragen elkaar nog goed, maar ze worden steeds groter en steeds gedifferentieerder. Zo wordt er een groei van het aantal kleine jachten, zeilboten en speedboten verwacht. Dit is al zo sinds de grenzen open zijn en gaat nog steeds door. Men vreest nu dat als de Bijland kleiner wordt de groepen in elkaars vaarwater komen. Dit zou de sfeer aanzienlijk verslechteren (meer ergernis, meer controle nodig). Het is nu al zo dat als er sprake is van overlast, deze meestal van mederecreanten komt. De tolerantie jegens hen is daardoor al kleiner dan bijv. jegens schippers. Mocht die overlast groter worden, dan zou de Bijland als recreatie-oord

onaantrekkelijker worden, zeker als daar dan ook nog andere maatregelen bijkomen, zoals de verordening dat kampeerdere niet meer aan het water mogen staan, wat nu juist de allerbelangrijkste attractie is, nog veel meer dan het varen. Het gevaar wordt dan groot dat recreanten wegblijven. Dat vermindert weliswaar de druk, maar ook de inkomsten. Dit is tegengesteld aan de belangen van de gemeente, die de recreatie juist wil bevorderen.

Een belangrijke kwaliteit van het gebied vinden recreanten de rust die er nog is. Men vreest dat een grote haven, met de economische activiteiten die ook nog aangetrokken moeten worden, veel drukte, lawaai en onrust met zich mee zal brengen. Zo zullen er al veel meer schepen 's nachts hun motoren laten draaien. Nu heeft men daar geen last van, maar bij A komt de haven en dichtbij en hij wordt drukker.

6 Alternatief B

B-2 wordt relatief beter beoordeeld dan B-1. Niemand vindt B-1 het beste alternatief, het kost het meeste landschap. Vier ondervraagden, alle uit Spijk, vinden B-2 het best vanwege de verwachte economische impuls van de haven voor Spijk.

Alle ondervraagden zien weliswaar liever een (begroeid) talud (B-1) dan een stalen damwand (B-2), maar zij zien ook dat sociaal, cultuurhistorisch, landbouwkundig en landschappelijk gezien de kosten van B-1 groter zijn dan van B-2. Bovendien denken de meesten dat B-1 ook duurder in aanleg zal zijn dan B-2.

Schippers vinden B-1 beter dan B-2 omdat hij groter is, dus makkelijker manoeuvreren.

6.1 Bewoners

B-1 wordt unaniem afgewezen.

Alleen Spijkenaren kiezen voor B-2. Dit is het resultaat van een afweging. Enerzijds verwachten zij van een haven in de Bijenwaard een economische impuls voor Spijk, die het hard nodig heeft; anderzijds moet de ingreep niet te veel landschap kosten. Daarnaast spelen ook nog andere ontwikkelingen om Spijk, zoals de aanleg van een bungalowpark, een ontzanding en eventueel industrie-uitbreiding. Als dit allemaal wordt gerealiseerd dreigt het gevaar dat Spijk zijn landelijk karakter verliest. Het dilemma is: met alle ingrepen verdwijnt het karakter van Spijk, maar zonder ingrepen verdwijnt Spijk. De afweging is: wat kan wel en wat niet. Hierbij zijn de ingrepen niet gelijk. Men verwacht een sterkere economische impuls van het bungalowpark dan van de haven, maar van de haven weer meer dan van de ontzanding. Aanleg van een haven in de Bijenwaard wordt hier duidelijk in een groter verband gezien. B-2 acht een aantal Spijkenaren dan een reëel alternatief, B-1 echter niemand.

Afgezien van het voordeel van een economische impuls noemen bewoners de volgende bezwaren van B:

(Cultuur)historisch

Tolkamer is altijd al haven geweest, terwijl Spijk een steenbakkersdorp is dat noch economisch noch traditioneel op het water is georiënteerd. Verder is de Ameidsedam voor de oudere bewoners van Spijk nog een stukje nostalgie. "Daar is Spijk begonnen, de school lag er eerst." Ook staan er nog enkele oude dijkhuizen. B-1 wist deze historische sporen helemaal uit, maar ook bij B-2 verliest het zijn karakter. Waar men geen probleem mee heeft is dat bij B-1 de historische loop van de dijk wordt verlegd. Niemand ervaart die als cultuurhistorisch waardevol.

Landschappelijk

Kwantitatief gezien kost B het meeste landschap, B-1 nog meer dan B-2. Maar ook kwalitatief gezien is er verlies, zowel op de plek van de haven zelf als in de omgeving. De Bijenwaard is nu heel gedifferentieerd, met een kolk, een kreekje, twee dijkjes, een boerderij, weilanden en vogels. Dat wordt dan heel uniform. Wat de omgeving betreft is het landschap ten Oosten van de Ameidsedam nog het meest authentiek en het gaafst bewaard. Ook al wordt er maar een klein stukje van afgehaald (bij B-1), de beeld-

aantasting gaat veel verder (ook bij B-2); zelfs zo dat veel mensen vinden dat dan het hele karakter van het gebied wordt aangetast. Het contrast tussen haven en resterend landschap wordt te groot, zowel functioneel (techniek-natuur) als visueel (grootschalig-kleinschalig). Het stukje authentiek landschap wordt dan helemaal zo'n reservaat, zeker als daar het bungalowpark nog bijkomt.

Sociaal

Er moeten mensen weg; in elk geval uit de Bijenwaard en bij B-1 ook de huizen aan de Ameidsedam.

Financieel-economisch

Iedereen denkt dat B de duurste oplossing is, aan onteigening, afgraving en aanleg. Hierbij komt nog dat de huidige haven een nieuwe bestemming moet krijgen. Dit vergt extra investeringen en aanpassingen. Dit zijn indirecte kosten die B nog duurder maken.

Landbouwkundig

De Bijenwaard is nu agrarische gebied. Dat is al tamelijk schaars in het gebied en wordt nog schaarser als alle plannen van de Gelderse Poort doorgaan. Je nadert een kritische grens (en eigenlijk is die al bereikt) waaronder je niet meer efficiënt boeren kunt. B-1 kost ook nog grond aan de andere kant van de dijk.

Esthetisch

De stalen damwand van B-2 vindt men lelijk; te technocratisch en een te groot contrast met het omringende landschap. "Geen gezicht".

6.2 Schippers

Het enige voordeel dat schippers van B zien is dat je er meer overzicht over de rivier hebt. Al in de haven kun je zien wat er van weerskanten aankomt. Er zijn echter meerdere nadelen.

Alle schippers vinden steigers aan een strekdam die bij hoog water onderloopt een nadeel. De redenen hebben alle betrekking op hoog water.

- Je kunt er dan niet af. En stel dat je opeens een dokter nodig hebt.
- Er staat dan een sterkere stroming in de haven. Dit maakt manoeuvreren moeilijker, vooral voor schepen zonder boegschroef, en je ligt veel onrustiger.
- Je ligt onbeschut. "Bij Zuid-Westenwind lig je daar heel vies."
- Je ziet geen dam meer, alleen een boei; de invaar ruimte is minder goed zichtbaar. Een boei is ook kwetsbaar; hij kan makkelijk beschadigd worden.

Dan zijn er bezwaren wat betreft het manoeuvreren, zowel op de rivier als in de haven. In- en uitvaren is bij B moeilijker dan bij de huidige haven:

- In B moet je veel verder doordraaien. Vanuit Duitsland is dat bijna 180 graden. In de huidige haven is het alleen een haakse bocht.
- De stroming is er sterker omdat de Bijenwaard in een buitenbocht ligt.
- Bij laag water wordt de vaargeul op de rivier smaller; ondiepe stukken zijn niet meer bevaarbaar. Schepen gaan meer naar het midden van de rivier. Richting Duitsland varen ze dan dichters langs de haven. Bij B is dat sterker dan bij A, omdat het tegenover de Bijenwaard ondieper is dan tegenover de huidige haven. Als schepen dichters langs de haven varen heb je minder ruimte om te manoeuvreren.
- In de oosthoek versmalt de haven sterk. Daar wordt het moeilijk manoeuvreren, vooral voor lange schepen en zeker als er en aan de strekdam en aan de dijk of

damwand steigers komen. Je kunt dan eigenlijk het best de haven achteruit weer verlaten als je richting Duitsland moet. Misschien wordt het in- en uitvaren makkelijker als er twee uitgangen zijn, aan weerszijden van de strekdam. Dit argument wordt echter niet door alle schippers onderschreven.

Sommige schippers van kleine schepen zouden de ingang liever in het midden hebben. Zij hebben dan twee hoeken waar zij rustig kunnen gaan liggen (vanwege de versmalling kunnen lange schepen daar moeilijk komen).

Alle schippers hebben liever een talud dan een stalen damwand, want:

— Een talud staat het netter en aangekleder.

— Het is makkelijker met aan land/boord gaan; men heeft liever steigers dan een steile trap.

— Als je als eerste komt lig je altijd in de schaduw, en al snel in het duister.

— 's Zomers straalt zo'n ijzeren wand hitte af; dan moet je er niet te dicht bij liggen.

Schippers prefereren B-1 boven B-2. B-1 is groter, dus meer ruimte om te manoeuvreren, en zij hebben bezwaar tegen een damwand. Wat men bij B een groot gemis vindt is de afwezigheid van een reparatiebedrijf. In de huidige haven wordt rusten en repareren vaak gecombineerd.

Wat de omgeving van B betreft ligt er een loswal en stroomopwaarts daarvan een krib. Wat de krib betreft is het de vraag of die moet blijven liggen als er een haven komt. Zonder krib kun je makkelijk vanaf de loswal de haven binnenvaren, en v.v. Een krib is echter wel veiliger. Schepen uit Duitsland die bij sterke stroming een wat ruime bocht nemen vormen dan geen bedreiging voor schepen aan de loswal. Een nadeel is, dat het nog moeilijker manoeuvreren wordt om de haven in en uit te komen. Zonder krib kun je, stroomopwaarts, bijna rechtdoor-varend de haven binnenvaren en je komt dan ook meteen goed uit voor de steigers. Als er een krib voor de havenmonding ligt, moet je daar eerst omheen, dus vanuit de rivier eerst 90 graden naar binnen draaien. In de haven moet je dan meteen weer een haakse bocht maken om niet tegen de dijk aan te varen, en tenslotte wéér een haakse bocht om aan een steiger te komen. Stroomafwaarts moet je kort de bocht door. Bij sterke stroming is dat goed opletten, vooral voor schepen zonder boegschroef.

De loswal dichtbij heeft als voordeel dat je na het lossen meteen kunt gaan rusten, of dat je zolang in de haven kunt wachten als de loswal bezet is, als en de haven tenminste niet vol ligt. Je ligt dan beschut en je hindert geen verkeer op de rivier of schepen die van de loswal weg willen varen. De loswal kan echter weer andere activiteiten aantrekken, zoals containeroverslag, of het verschepen van producten van nog te vestigen industrie. Dit brengt weer meer transport met zich mee en daar kunnen schippers veel last van hebben, zeker als dat 's nachts doorgaat, bijv. treinen, als een aantakking op de Betuwe spoorlijn lonend zou worden. Een ander bezwaar is dat het verkeer naar en van de loswal kan interfereren met het havenverkeer. Een krib ertussen kan daarbij helpen. Maar ook zonder interferentie wordt de manoeuvreerruimte op de rivier kleiner als daar het verkeer van de loswal bijkomt. En wat voor de schepen geldt geldt ook voor het autoverkeer dat beide met zich meebrengen. Samen kan de verkeersdrukte op de dijk wel te groot worden; zeker wordt het onveilig voor fietsers. Tenslotte is de landschappelijke aantasting van een combinatie van activiteiten groter dan van de ingrepen afzonderlijk. Het landschap in en om de Bijenwaard is dan weg.

6.3 Recreanten

Zowel de recreanten als de schippers zien veel van de sociale, landbouwkundige, enz. bezwaren die de bewoners ook al signaleren. Voor de meeste recreanten is de Bijenwaard echter onbekend terrein; het ligt niet op hun recreatieve route. Zij oordelen daarom meer op theoretische overwegingen dan op praktische ervaring. Zo lijkt de combinatie haven-loswal gunstig omdat het gelijksoortige activiteiten bundelt. Het geeft een goede ordening in het landschap.

Dit voordeel weegt echter niet op tegen de nadelen. Juist omdat zij zo van het landschap genieten vinden zij B een te grote ingreep, te grootschalig voor een zo genuanceerd en afwisselend gebied.

Evenals de bewoners en de schippers vinden zij een damwand lelijk en niet in het landschap passen.

7 Alternatief C

Dit alternatief vindt men moeilijk te beoordelen. Gedeeltelijk is het de bestaande toestand (de huidige haven, alleen gemoderniseerd; maar maatregelen zoals uitbaggeren zouden toch al worden genomen. Gedeeltelijk is het een verkleinde versie van alternatief B. De meeste argumenten voor en tegen B gelden ook voor C, zij het soms in wat afgezwakte vorm. Er zijn weinig éigen argumenten. Het belangrijkste bezwaar vindt men de versnippering en het feit dat alles dubbel moet.

7.1 Bewoners

Een beperkt aantal bewoners vindt verlies van uiterwaardenlandschap *minder* belangrijk dan verlies van recreatiemogelijkheden. Zij prefereren daarom C boven A (en boven B omdat het meer landschap spaart).

Het grote bezwaar van C vindt men dat alles dubbel moet, bestemming, inrichting en beheer. Het geldt voor activiteiten, zoals reparatie, bevoorrading, leeghalen van afvalbakken, voor voorzieningen, zoals een telefooncél, afvalbakken, landschappelijke aankleding, en voor management en organisatie, zoals coördinatie, controle en bewaking. De meningen over de aanlegkosten van C zijn verdeeld. Sommigen denken dat het de goedkoopste oplossing is, omdat het relatief de kleinste ingreep in het landschap is. Anderen denken dat dit alternatief toch nog duur zal zijn, niet alleen omdat alles dubbel moet, maar er moet in de Bijenwaard toch een hele nieuwe haven gegraven, aangelegd en ingericht worden. Het formaat van de haven acht men hierbij nauwelijks een kostenbesparende factor.

7.2 Schippers

Als er twee havens komen zou er wel eens een scheiding gemaakt kunnen worden naar type schip, bijv. naar lengte of naar lading. Schippers zijn hier om verschillende redenen tegen:

- Als zij Lobith als thuishaven hebben willen zij liefst in de huidige haven liggen, dicht bij huis. Hebben zij het "verkeerde" soort schip, dan zouden zij naar de Bijenwaard moeten.
- Als zij samen met iemand opvaren, of afspreken, en zij hebben verschillende typen schepen, dan zouden zij 's avonds naar verschillende havens moeten.
- Je hebt kans dat je "eigen" haven volligt, zodat je toch naar de andere moet, die dan niet voor jouw type schip is ingericht.

Bij keuze tussen Bijenwaard of Tolkamer zouden zij allemaal voor Tolkamer kiezen.

7.3 Recreanten

De meeste recreanten denken dat C het minst kost, zowel aan geld als aan landschap als aan recreatiemogelijkheden; het is relatief de kleinste en minst schadelijke ingreep. Er is ook een verkeerstechnisch argument voor C, nl. dat je verkeer beter kunt regelen als je het verdeelt over veel kleine in plaats van enkele grote halteplaatsen; je hebt dan minder last van opstoppingen en de afwikkeling gaat sneller. Dit geldt zowel voor autoverkeer als voor scheepvaart. Op autosnelwegen wordt dit principe al toegepast. Schepen van 110 meter zijn bovendien erg traag; dat geeft op zich al vertraging in het afhandelingsproces. Je zou grote schepen dan eventueel in het Bijenwaard-deel kunnen leggen, of in die haven waar je het makkelijkst kunt manoeuvreren.

Behalve dat bij C alles dubbel moet, versnipperd dit alternatief het landschap het meest. Vanaf de Bijland naar Duitsland heb je bij C eerst uiterwaarden, dan haven, dan dorp, dan weer uiterwaarden, dan industrie/loswal, dan weer uiterwaarden, dan wéér haven, dan wéér uiterwaarden, dan bungalowpark, dan natuurgebied. Dit alternatief geeft de meeste onderbreking, het fragmenteert het landschap en maakt het geheel onrustig; de eenheid verdwijnt het meest bij C.

8 Mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen

Het onderscheid tussen mitigerend en compenserend is moeilijk aan te geven. Geen van de ondervraagden maakt er verschil tussen. Wel wordt er benadrukt dat maatregelen niet geïsoleerd gepland moeten worden maar in onderling verband; ontwikkelingen op elkaar afstemmen, dus integrale in plaats van sectorale planning. Dit kan mitigerend of compenserend werken, omdat er soms een meerwaarde kan worden verkregen als er bijv. bij de inrichting van terreinen rekening wordt gehouden met medegebruik door andere groepen, zoals toeristen die naar schepen komen kijken en daarbij op een bankje kunnen zitten of langs een wandelpad onder bomen langs de haven kunnen lopen. Een ander voorbeeld van de mitigerende werking van integrale planning is het niet tegelijk uitvoeren van ingrepen die samen teveel schade aan het landschap berokkenen, of het combineren van maatregelen, zoals eerst ontzanden op de plaats waar de haven gaat komen, in plaats van ontzanding en havenaanleg gelijk-tijdig naast elkaar uit te voeren. De bewoners doen voorstellen voor mitigerende maatregelen bij alle alternatieven, de recreanten alleen voor A. De schippers geven geen maatregelen aan. In plaats daarvan noemen zij de voorzieningen die zij wensen bij de inrichting van de nieuwe haven, ongeacht het gekozen alternatief (zie hoofdstuk 4). Wel geven alle groepen een aantal algemene overwegingen, geldend voor alle alternatieven. Deze betreffen de noodzaak van oplossingen voor te verwachten verkeers- en vervuilingproblemen. Dit wordt extra belangrijk bij uitvoering van meerdere maatregelen tegelijk. Zo brengt een grotere haven meer verkeer mee. Dit begint al bij de aanleg. Daar kan dan nog verkeer van aan te trekken economische activiteiten bijkomen. Op dit moment zijn veel wegen al gevaarlijk voor fietsers, zeker voor kinderen. Veel ondervraagden wensen nieuwe fietspaden. Ook spelen er nu al vervuilingproblemen en worden er nog meer verwacht. Er ligt verontreinigd slib op de loswal, men is bang voor vervuiling door Albuco als dit bedrijf zich gaat vestigen op het terrein bij Nedusa, de huidige haven moet worden uitgebaggerd en in de monding van de Bijland ligt verontreinigd slib. Mitigerend zou zijn dit allemaal tegelijk goed op te lossen.

8.1 Alternatief A

Bewoners

Omdat hier ingegrepen wordt in de recreatie stellen de bewoners voor de mitigerende of compenserende maatregelen ook in de recreatieve sfeer te treffen. Zij stellen voor:

- Uitdieping van nu verzande gedeelten van de Bijland.
- Als er vaarwater af gaat er nieuw vaarwater bij geven, bijv. door aan het eind van de speedbootbaan een doorsteek te maken naar het meest oostelijke stuk van de Oude Waal, of twee doorsteken, ook nog een bij de fietsbrug, zodat een nieuw eiland ontstaat.
- Het zuidelijk gedeelte van de Bijland toegankelijker maken. Een aantal mensen heeft nu het idee dat ze daar niet kunnen komen.
- Herstel van het strandje, met fietspad en begroeiing, aan de voet van de dijk.

Deze ideeën stemmen overeen met de wensen van de Watersportvereniging. Met twee bestuursleden zijn de alternatieven besproken. Hoewel zij A het slechtste alternatief vinden, vanuit verenigingsbelang, zouden zij zich er eventueel bij kunnen neerleggen als zij, behalve de bovengenoemde maatregelen, in het "overhoekje", tussen de westkant van de nieuwe haven en de vaargeul naar de Rijn, een aantal eigen steigers voor de Vereniging zouden krijgen.

Een andere maatregel waaraan behoefte blijkt is: meer voorlichting waarom het natuurgebied gespaard moet blijven, bijv. informatie over hoe het is ontstaan, welke planten er groeien, hoe zeldzaam ze zijn en waarom dezelfde natuur niet ergens anders gemaakt kan worden. Dit zou in een folder kunnen, of een artikel in de regionale krant.

Recreanten

Voor de watersport vervult de Bijland een centrale rol. Alternatief A raakt de recreanten dus het meest en vormt een directe bedreiging voor hun activiteiten. B zegt hen weinig. De Bijland is voor de meesten te ver weg; zij kennen de situatie daar niet. Ook bij C verandert er dus eigenlijk niets in hun belevingswereld. Zij geven daarom alleen mitigerende maatregelen voor A, waarin zij sterk overeenstemmen met de bewoners. De belangrijkste compenserende maatregel is: als er recreatiewater verloren gaat, er nieuw water voor terug geven. Hiervoor is eigenlijk maar één alternatief: het meest oostelijke gedeelte van de Oude Waal, vanaf het eind van de speedbootbaan, die daar doorgestoken moet worden, tot de fietsbrug. Bij de fietsbrug zou dan eventueel nog een doorsteek gemaakt kunnen worden, zodat je een nieuw eiland krijgt. Zo'n tweede doorsteek heeft ieder's voorkeur, omdat van de Bijland vooral het eiland aantrekkelijk is voor vaarders. Er zou daar wel een dam moeten komen om vervuiling van de Oude Waal te voorkomen. Want **alle** ondervraagde recreanten hebben een hoge waardering voor de natuur. Zij wandelen en fietsen veel in het gebied, speciaal om de Bijland, en zij stellen het contrast Bijland-Oude Waal (intensieve recreatie versus extensieve wilde natuur) zeer op prijs. Het gedeelte van de strangen dat (noord)westelijk van de camping ligt mag dan ook absoluut niet aangetast worden, maar het meest oostelijke deel heeft volgens hen geen natuurwaarde. Mochten dit voor de oevers toch het geval blijken te zijn, dan hebben zij geen bezwaar tegen een aanlegverbod. Wel zou het stuk eerst uitgebaggerd moeten worden, maar dat kan geld opleveren als er nog zand of grind gewonnen kan worden⁴.

Een andere, maar beperktere manier om er water bij te krijgen is: de Bijland uitdiepen. Als er toch een deel van de Bijland uitgebaggerd gaat worden voor de uitwijkhaven, dan graag ook andere stukken, die nu bij laag water zelfs voor zeilboten onbevaarbaar zijn. Deze maatregel zou heel doeltreffend voor de recreanten zijn, omdat de Bijland sterk aan het verzanden is. Hij wordt steeds kleiner.

Alle ondervraagden willen dat het strandje + begroeiing + fietspad, aan de zuidkant van de Bijland, gehandhaafd blijft. Voor de recreanten is dit dubbel belangrijk. Enerzijds om dit te kunnen blijven gebruiken, maar minstens even belangrijk is het gezicht. Nu wordt hun blik begrensd door een natuurlijk beeld (ook een begroeide dijk wordt als natuurlijk ervaren). Niemand wenst in plaats daarvan een kale stenen dijk, die dan

⁴ Deze maatregel blijkt goed aan te sluiten op het Rapport "Mogelijkheden voor recreatie en toerisme in de Gelderse Poort". Het zou in samenwerking met andere instanties, zoals het Recreatieschap Oost-Gelderland, ontwikkeld moeten worden en is wéér een argument voor geïntegreerde planning.

bovendien ook nog veel dichterbij ligt - en optisch is dit effect nog veel groter dan op grond van fysische maatverhoudingen zou worden verwacht. Het oog geeft in dit opzicht een sterke vertekening; het "blaast" de dijk als het ware op. Bovendien komt daar voor de beleving nog het contrast natuur-techniek bij.

Dan is er nog een maatregel die voor de schippers een gewenste voorziening is, maar die tegelijkertijd voor de recreanten mitigerend kan zijn. Als de haven dichterbij komt en drukker wordt, wordt het gevaar voor geluidsoverlast ook groter. Het verdient dan aanbeveling om het aantal scheepsbewegingen zoveel mogelijk te beperken, zeker 's ochtends heel vroeg. Het zou dan ook voor de recreanten gewenst zijn als schippers zich zouden melden bij post Millingen, die hen dan indeelt naar volgorde van vertrek. Hetzelfde geldt voor electriciteitsvoorziening in de nieuwe haven. Ook dit achten schippers gewenst en kan geluidsoverlast beperken (zowel voor de recreanten als voor de bewoners van Tuindorp).

8.2 Alternatief B

Als oplossing voor de te verwachten verkeersoverlast, al gedurende de 3 jaar van de aanleg, wordt voorgesteld nieuwe fietspaden door de Ossenwaard en de Tengenelwaard aan te leggen en daarnaast een apart fietspad onderlangs de dijk en langs de Eltense Weg, als alternatieve route. Een fietspad is daar nodig omdat de Eltense Weg nu al heel gevaarlijk is voor fietsers.

Verder passen grootschalige ontwikkelingen eigenlijk niet in het gedifferentieerde landschap. Bij aanleg van B zou je alle andere grootschalige ontwikkelingen moeten tegenhouden.

Dus: geïntegreerde planning in plaats van sectorplanning; bijv. overleg met het Recreatieschap en de Gemeente bij de aanleg van fietspaden.

8.3 Alternatief C

Volgens een aantal bewoners spaart dit alternatief het landschap het meest. Daarom heeft men bij dit alternatief geen mitigerende maatregelen genoemd op het visuele vlak. Functioneel gelden dezelfde maatregelen als voor B-2.

9 Voorstellen voor economische activiteiten in de huidige haven

In de groepen zijn de volgende mogelijkheden genoemd:

- Een ligplaats voor schippers die langer willen blijven liggen, met name schippers met Lobith of Tolkamer als thuishaven, bijv. in geval van vakantie, of ziekte. Vrijwel alle schippers zijn bereid hiervoor havengeld te betalen, alleen wel een redelijk tarief - en niet, zoals in Duitsland, 38 mark per nacht. Voor alleen maar liggen is dat te duur; er zou dan meer voor geboden moeten worden, zoals electriciteitsvoorzieningen en afvalcontainers, een speciaal tarief (of vrijstelling) in geval van overmacht en noodgevallen, zoals opname in een ziekenhuis, en controle en toezicht, zowel op de boten, op inbraak en diefstal, als op wie er ligt. Zo moeten er geen boten van een botenmakelaar liggen waardoor schippers geen plaats krijgen.
- De reparatie duidelijk(er) scheiden van het overnachten. Er zou dan een aparte steiger, of nog liever een dam voor reparatiewerkzaamheden moeten komen. Er zijn dan twee mogelijkheden: een dam langs de wal of haaks op de wal. Haaks op de wal heeft dan de voorkeur omdat de kraan op die dam dan naar twee kanten kan werken. Als er veel schepen naast elkaar liggen haalt een kraan vanaf de wal het buitenste schip niet meer. (Op het huidige werkschip kan geen grotere kraan omdat het een oud, leeg schip is).
- Ontwikkeling tot industriehaven ziet men niet zitten. Dit vergt teveel investering aan kades en kranen. Lobith is daar te klein voor en de huidige infrastructuur is onvoldoende voor de aan- en afvoer van goederen per vrachtwagen. Die zou ook aangepast moeten worden. Bovendien heeft Emmerich al zo'n haven.
- Steigers voor andere activiteiten, bijv. botenmakelaars, het verven van schepen, e.d.
- Een gemeentelijke loswal.

Suggesties uit de groep bewoners en recreanten zijn nog:

- Ligplaatsen voor woonboten.
- Een ligplaats voor "De Graaf van Bijland".
- Een mooi open zwembad. Hiervan kunnen ook schippers profiteren.
- Een jachthaven, met een reparatieplaats of werfje en een benzinestation. Bij alternatief B zou er een verbinding tussen de huidige uitwijkhaven en de jachthaven gemaakt kunnen worden. Als de jachthaven verplaatst zou worden naar de huidige uitwijkhaven zou dat twee voordelen bieden: je krijgt meer recreatiewater in de Bijland en de huidige vaargeul kan dicht. Een voorbeeld van zo'n jachthaven is Emmerich. Daar is de douanehaven overbodig geworden. Men gaat die nu inrichten als ligplaats voor jachten; dit weer naar het voorbeeld van Nijmegen, waar wel eens 70 jachten overnachten. Dit zijn meer overnachtingsmogelijkheden dan Emmerich momenteel aan hotelplaatsen heeft. Een nadeel van een open verbinding is wel dat het water van de Bijland, en daardoor ook de strandjes, dan waarschijnlijk nog meer vervuilen. Op dit moment vindt men het water schoner dan vijf jaar geleden, hoewel er plaatselijk wel verschillen zijn. Relatief het meest vervuild zijn het water en de strandjes vlak bij de doorvaargeul. In het Noorden is de plas het best. Schoon water en schone strandjes vindt men uiterst belangrijk.

Schippers wijzen overigens elke combinatie van pleziervaart en beroepsvaart unaniem

af. Teveel jachteigenaars kunnen niet varen volgens hen. Dit bezwaar geldt ook voor de alternatieven A en C, als er in het economisch te ontwikkelen gedeelte van de haven bijv. èn steigers voor lang liggen en reparatie zouden komen èn voorzieningen voor de pleziervaart.

10 Conclusies en evaluatie

Alle ondervraagden vonden dit onderzoek een goed initiatief van RWS.

Visuele en functionele argumenten

Er worden over het algemeen twee typen argumenten gebruikt, visuele en functionele. Visuele argumenten betreffen het beeld, de uiterlijke verschijningsvorm van het landschap. Functionele argumenten betreffen het gebruik en de gebruiksmogelijkheden, particulier en collectief. Dit zijn twee aspecten van de beleving die niet altijd samen hoeven te gaan; soms zelfs tegenstrijdige argumenten kunnen opleveren, zoals "lelijk maar nuttig", of "Landschappelijk gezien is de loswal een achteruitgang; het was daar landschap, nu is het industrie; maar economisch gezien is het een vooruitgang." Het liefst wil men echter een samengaan van deze twee aspecten, want dan kan er een meerwaarde ontstaan. Een voorbeeld is de wens om de haven ook recreatief aantrekkelijk te maken door hem landschappelijk in te passen en aan te kleden met begroeiing, een wandel- en fietspad erlangs, enz. Alle groepen willen dat; vanuit ieder's optiek ontstaat er dan een meerwaarde. Voor schippers wordt het dan gezelliger en zij kunnen er zelf gebruik van maken, toeristen geeft het een extra doel en ook bewoners geeft het meer ontspanningsmogelijkheden en het past beter in het karakter van de omgeving. Hierbij wordt wel opgemerkt dat zo'n aanleg dan ook goed onderhouden moet worden, anders werkt het averechts.

Kosten-baten analyse

Er zijn in het algemeen twee uitgangspunten bij de keuze van een alternatief: kosten en baten. De kosten zijn niet alleen de aanlegkosten voor de haven, die vrijwel iedereen in zijn overwegingen betreft, maar vooral ook de kosten aan landschap. De baten worden meestal gezien als economische impuls voor het dichtstbijzijnde dorp. Dit leidt tot een afweging tussen enerzijds:

- hoe meer kosten, hoe slechter; dus: hoe verder weg;
- hoe meer baten, hoe beter; dus: hoe dichterbij.

Het resultaat van deze afweging kan verschillend uitvallen, afhankelijk van de kosten- en batenposten die men onderscheidt en de gewichten die men eraan toekent. Vaak vindt men het echter moeilijk om tot een eindoordeel te komen en blijft men op twee gedachten hinken. Dit geldt niet alleen voor de uitwijkhaven maar ook voor andere ontwikkelingen, zoals een natuurcamping in de Ossenwaard: "Goed voor de streek maar wel een aantasting van het landschap". Dit vormt een bijkomend dilemma: het afwegen van de voor- en nadelen van meerdere ontwikkelingen tegen elkaar. Zo verwacht men in Spijk een grotere economische impuls van het bungalowpark dan van de haven. De keuze van het meest gewenste alternatief hangt daarmee ook af van welke (autonome) ontwikkelingen er nog meer zullen plaatsvinden. Dit maakt het besluitvormingsproces voor mensen vaak moeilijk en ingewikkeld.

Geïntegreerde planning

Er wordt dan ook van alle kanten aangedrongen op een multifunctionele, geïntegreerde planning, d.w.z. de haven plannen in combinatie met andere ontwikkelingen, niet als een afzonderlijke activiteit door een afzonderlijke instantie. Juist omdat er nu zoveel ontwikkelingen tegelijk spelen in het gebied zou iedereen ervan profiteren als de verschillende instanties meer met elkaar zouden praten en hun plannen op elkaar zouden afstemmen.

Milieu-aspecten

Landschappelijke inpassing en aankleding van de haven wordt door iedereen gewenst. Een zorg voor veel mensen is het verontreinigd slib, dat eigenlijk overal zit: in de haven, in de vaargeul naar de Bijland en in een depôt op de loswal. Men neemt aan dat bij uitbaggeren van de haven en/of graven van een nieuwe haven dit slib afgevoerd zal worden. Zou dit echter in de Bijland worden gedumpt, of weer worden opgeslagen in een depot, dan zou dat het alternatief waarbij dat gebeurt meteen als slechtste beoordelen.

Evaluatie

Achteraf de resultaten van alle groepen overziend lijkt alternatief A vanuit het leefklimaat gezien de minst nadelige gevolgen te hebben. Dit geldt vooral als de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen voor dit alternatief zullen worden uitgevoerd.

De natuurlijkheid in het studiegebied wordt gedragen door de strangen. In de beleving vormen ze thans een heel andere omgeving dan de rivier die ze vroeger waren. Rivier en strangen zijn nu bijna elkaar's tegengestelden; twee heel verschillende en aparte belevingswerelden. Zo is het water in de strangen heel schoon en dat van de rivier sterk vervuild. Vanuit de beleving gezien zou het wel eens heel verkeerd kunnen zijn ze weer met elkaar te verbinden⁵.

⁵ Deze twee conclusies zijn niet getrokken door de bewoners maar door de onderzoeker.

Literatuur

Alexander, C., 1979 *The timeless way of building*. Oxford University Press, Cambridge, Massachusetts.

Bureau Lörzing, Keijsers en van Riel., 1994. *Mogelijkheden voor recreatie en toerisme in de Gelderse Poort; een zoneringsmodel*. Utrecht.

Coeterier, J.F., 1987. *De waarneming en waardering van landschappen*. Proefschrift, LU Wageningen.

Dalen, A.G. van, 1972. *Rondom het Tolhuys aan Rijn en Waal*. Walburg Pers.

Harms, W.B. en J. Roos-Klein Lankhorst (red.), 1994. *Toekomst voor natuur in de Gelderse Poort: planvorming en evaluatie*. SC-DLO en Grontmij. Rapport 298.1. Wageningen.

Janssen, G.B., 1993. *De Parochiegemeenschap van Gerardus Majella te Spijk*. Copera Historia III, Zevenaar.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Gelderland, 1993. *Milieu effect rapportage uitwijkhaven Lobith. Startnotitie*. Utrecht.

Prinssen, J. en B. Pas, 1993. *Uitwijkhaven Weurt: onderzoek naar sociale belevingsaspecten*. ITS, Nijmegen.

Richards, Units of analysis. *Environment and Behavior*, 22, (2), 1990.

Richtlijnen milieu-effectrapportage ten behoeve van de projectstudie uitwijkhaven Lobith. Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig artikel 7.15 van de Wet Milieubeheer. Den Haag, 8-1-1994.

Schimmel, H.J.W. en P. Tideman, 1960. Het gebied der oude Rijnstrangen tussen Lobith en Zevenaar. *Natuur en Landschap*, 14, (3).

Staats, H.J., 1988. *Ruimtelijke kwaliteit van veranderend landschap*. R.O.V., RU Leiden.

Stol, T., 1993. *Wassend water, dalend land*. Kosmos.

Ven, G.P. van de, 1976. *Aan de wieg van Rijkswaterstaat: wordingsgeschiedenis van het Pannerdens kanaal*. De Walburg Pers, Zutphen.

Wolsink, M., 1990. *Maatschappelijke acceptatie van windenergie: houdingen en oordelen van de bevolking*. Proefschrift Amsterdam. Thesis Publishers, Amsterdam.

Bijlage 1. De vragenlijst

Bewoners

Landschapsbeleving

- Hoe lang woont U al hier in de streek (hoeft niet precies in dit huis te zijn)?
 - Wat vindt U het bijzondere van de streek hier? Waardoor onderscheidt 't zich van andere streken in Nederland?
 - Tot hoever gaat het landschap door, waar verandert het van karakter?
 - Wat vindt U speciale kwaliteiten van het landschap hier?
 - Hoort de rivier naar Uw gevoel ook bij het landschap, of is dat een eigen wereld?
 - Indien apart: en waar horen de uiterwaarden dan bij, bij het landschap of bij de rivier, of bij allebei? En de steenfabrieken?
 - En de Bijland, hoort die bij de rivier, of bij het landschap, of is dat ook een eigen wereldje?
 - Is er nog verschil in landschap, hier in de omgeving? Dus zijn er plekken waar het landschap anders is dan op andere plekken? (Vormt het landschap een eenheid?)
 - Is er nog verschil met het landschap in Duitsland?
 - Waar vindt U het landschap minder mooi? Waarom?
 - Is er nog verschil in nat en droog in dit gebied, afgezien van de uiterwaarden dan? dus plekken waar het heel nat is en plekken waar het heel droog is?
 - Zegt het begrip "Eiland" in verband met deze omgeving U iets?
 - Vindt U het landschap hier wel natuurlijk, krijgt de natuur nog wel de kans om zijn gang te gaan, of is het landschap meer kunstmatig, door mensen gemaakt? Meer strak en recht of meer met kromme lijnen? Waar ziet U dat aan?
 - Vindt U dat er genoeg natuur is, of zou er nog wel plaats zijn voor iets nieuws, bijv. een bos of nog meer water (niet als recreatiegebied maar als natuurgebied)?
 - Indien bij: Aan wat voor natuur denkt U dan en waar zou dat dan het beste kunnen?
 - Bent U wel voor natuurontwikkeling, zoals de Gelderse Poort, of hoeft dat voor U niet zo nodig?
 - Vindt U het landschap hier een verzorgde indruk maken, of is het eerder wat rommelig, of op sommige plekken wat rommelig? Waar?
 - Is er nog veel in het landschap dat aan vroeger doet denken of is er juist veel veranderd? Wat is er nog van vroeger? (dijken, pollen, kerken, paden, waterlopen)
 - Wie of wat heeft hier vooral voor verandering gezorgd? Is dat de landbouw met zijn vernieuwingen, of Rijkswaterstaat, bijv. met dijkophoging, of het Recreatieschap, bijv. met de aanleg van de jachthaven of fietspaden, of de Gemeente, bijv. met de aanleg van de kade of met woningbouw, of de steenfabrieken met hun afgravingen?
 - Wat zijn naar Uw gevoel echt ingrijpende veranderingen geweest, wat is er vooral veranderd in het landschap ten opzichte van vroeger?
 - Is 't hier wel eens gevaarlijk, bijv. bij hoog water of als 't erg druk is op de rivier?
 - Recreeert U wel eens hier in de omgeving? Zo ja, wat bij voorkeur? In het bijzonder:
 - Wandelt U wel eens hier in de omgeving? Waar? Waarom daar?
 - Fietst U wel eens? Waar? Waarom daar?
- (Eventueel: Doet U ook nog wel eens andere dingen in het landschap, bijv. vissen of

varen?)

- Zijn hier genoeg fiets- en wandelmogelijkheden in de omgeving? Of zouden er nog wel wat bijkunnen? Waar zou U graag willen wandelen of fietsen?
- Vindt U het hier druk, met verkeer, of met toeristen? Zo ja, stoort U dat of vindt U het juist wel gezellig? Indien druk: Is dat het hele jaar door of alleen in de zomer?
- Zou het drukker worden door de nieuwe uitwijkhaven, denkt U?

Foto's

- Landschapstypen (twee series). Laten indelen + criteria.
- Ontwikkelingen (1 serie). Commentaar laten geven.

De Nieuwe Uitwijkhaven

- Merkt U wel eens wat van de huidige uitwijkhaven, bijv. lawaai bij het in- en uitvaren, of drukte aan de wal?
- Brengt zo'n uitwijkhaven nu nog wat afwisseling of levendigheid in het dorp of merk je er eigenlijk weinig van?
- Vindt U dat de haven bij Tolkamer hoort, dus bij een plaats, of kan hij overal langs de Rijn liggen?
- Vindt U een nieuwe uitwijkhaven een vooruitgang voor de streek of eerder een achteruitgang? Waarom? Zou er iets door veranderen hier?
- Zou het bijv. meer verkeersdrukte geven, hier in de buurt? Zo ja, zouden de bestaande wegen voldoende zijn om dat op te vangen, of zouden er nieuwe wegen bij moeten komen, of bestaande verbreed?
- Zou de rivier onveilig worden, verkeerstechnisch gezien? (en zou het daardoor ook voor de bewoners onveilig worden, bijv. bij calamiteiten?)
- Zou het meer hinder voor omwonenden geven, bijv. door lawaai of verlichting of activiteiten 'snachts of 'sochtends heel vroeg?
- Zou het nog invloed hebben op de woonmogelijkheden, bijv. op de prijzen van huizen?
- Zou het nog gevolgen hebben voor het landschap? Zo ja, welke?
- En voor de recreatie? Zo ja, welke?
- Zou het nog gevolgen hebben voor andere plannen in het gebied, bijv. plannen voor Spijk of voor de Bijlandt? Bij klachten: Wat zou daaraan te doen zijn?
- Denkt U dat een nieuwe haven nog bedrijven of bedrijfjes zal aantrekken, bijv. een werkplaats of een transportbedrijf of een café?
- Er zijn verschillende plaatsen waar de nieuwe haven zou kunnen komen (figuren laten zien). Welk idee vindt U het best? Waarom? En welk idee vindt U het slechtst? Waarom?

Per alternatief naar voor- en nadelen vragen en hoe ze het landschap beïnvloeden.

- Heeft dit alternatief nog gevolgen voor de natuur?
- En voor de waterhuishouding? (uitleggen)
- En voor de verkeersafhandeling, wat bestaande wegen betreft?
- En voor de recreatie?
- Stel dat de haven inderdaad nieuwe bedrijven of nieuwe activiteiten gaat aantrekken, welk alternatief leent zich daar dan het beste voor, waar zou dat dan het beste kunnen gebeuren?
- Zijn er nog speciale eisen die U aan de inrichting van de nieuwe haven zou willen stellen?

- Voorziet U nog bepaalde problemen bij de aanleg? Welke?
- Zou U nog andere plaatsen kunnen bedenken waar de haven eventueel zou kunnen komen?
- De aanleg van de haven zal ongeveer 2½ jaar duren. Verwacht U tijdens de aanleg nog overlast of hinder? Wat dan?

Schippers

- Hoe lang komt U al hier?
- Ligt U hier vaak, of regelmatig?
- Is het hier prettig liggen? Waarom, wat zijn voordelen van deze haven?
- Zijn er ook nadelen?
- Hoe is deze haven als je hem vergelijkt met andere uitwijkhavens, bijv. Tiel, of Haaften? Bijv. wat betreft de invaar- en uitvaarmogelijkheden hier, of de manoeuvreerruimte?
- Wat vindt U van de voorzieningen hier, bijv. winkels, café's, reparatiemogelijkheden? Heeft U nog wensen op dat gebied? Wat ontbreekt er hier?
- Als U hier ligt, gaat U dan ook wel eens recreëren in de omgeving, bijv. fietsen of wandelen of een autotochtje maken? Hoe vaak? Waar gaat U dan het liefst naar toe? Waarom daar?
- U kent natuurlijk ook andere uitwijkhavens. Gebeurt er nu wel eens iets om zo'n haven?
- Stelt U nog bepaalde eisen aan een nieuwe uitwijkhaven? Welke eisen stelt U aan voorzieningen, wat moet er in elk geval komen?
- Welk alternatief vindt U het beste? Waarom?
- En welk het slechtste? Waarom?
- Denkt U hier vaker te gaan liggen als de nieuwe uitwijkhaven klaar zal zijn?
- Waar komt U vandaan en waar gaat U naar toe?
- Hoe lang is Uw schip en wat vervoert U?
- Waarom ligt U nu hier?
- Komt U hier ook wel eens voor reparaties?

Recreanten

- Hoe lang komt U al in dit gebied (Het Gelderse Eiland) om te recreëren?
... jaar
- Wat vindt U speciaal aantrekkelijk aan het landschap hier in de omgeving, wat is allemaal het mooie van het landschap hier? (Zoveel mogelijk moois opnoemen. Als U niet genoeg ruimte heeft op achterkant verder gaan)
- Wat vindt U minder aantrekkelijk in het landschap?
- Zou U er bezwaar tegen hebben als (een gedeelte van) de Oude Waal bij de Bijland werd getrokken? Ja/Nee
Zo ja, waarom heeft U daar bezwaar tegen, wat zijn Uw argumenten daartegen?
- Gaat U wel eens in de uitwijkhaven kijken, naar het in- en uitvaren van schepen?
Ja/Nee
- Fietst U wel eens hier in de omgeving? Heel vaak/Af en toe/Zelden of nooit

- Vindt U dat hier in de omgeving genoeg fiets- en wandelmogelijkheden zijn? Ja/Nee
Zo nee, waar zou U nog iets willen?
- Heeft U 's nachts op de camping wel eens last van de uitwijkhaven? Ja/Nee
Zo ja, wat voor last, wat stoort U?
- Beoordeling van de havenalternatieven. Welk alternatief vindt U het beste? Waarom, wat zijn Uw argumenten? Ziet U ook nadelen van dit beste alternatief?
- En wat vindt U het slechtste alternatief? Waarom? Zijn er toch ook nog wel enkele voordelen aan dit slechtste alternatief? Zo ja, welke?
- Stel dat alternatief B (1 of 2) wordt gekozen, dus alles in de Bijenwaard, zou U dan een bestemming (of meerdere bestemmingen) weten voor de huidige haven? Wat zou de gemeente daarmee kunnen doen?
- Wat voor voorzieningen zouden er in de nieuwe haven voor de schippers moeten komen? (Zoveel mogelijk opnoemen)

Bijlage 2. De indeling van de eerste serie landschapsfoto's



Foto 1



Foto 2

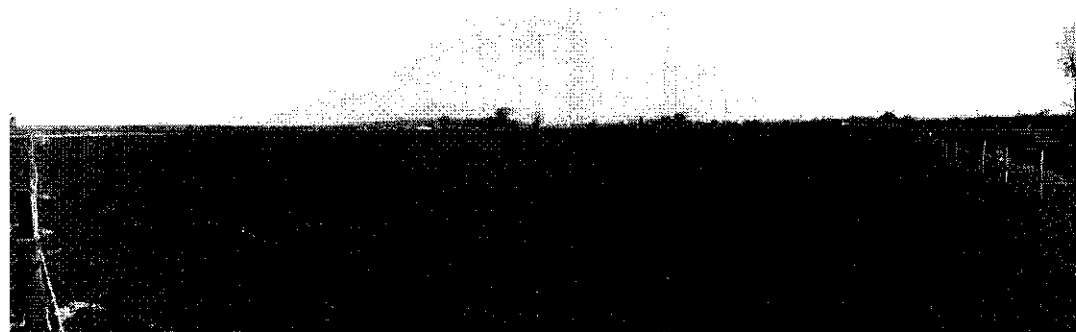


Foto 3



Foto 4

Type 1. Grootschalige landbouwlandschappen



Foto 5



Foto 6

Type 2. Rivier en uiterwaarden



Foto 7



Foto 8

Type 3. Kleinschalig binnengebied



Foto 9



Foto 10



Foto 11



Foto 12

Type 4. Water met wilde natuur

Bijlage 3. Beelden van autonome ontwikkelingen

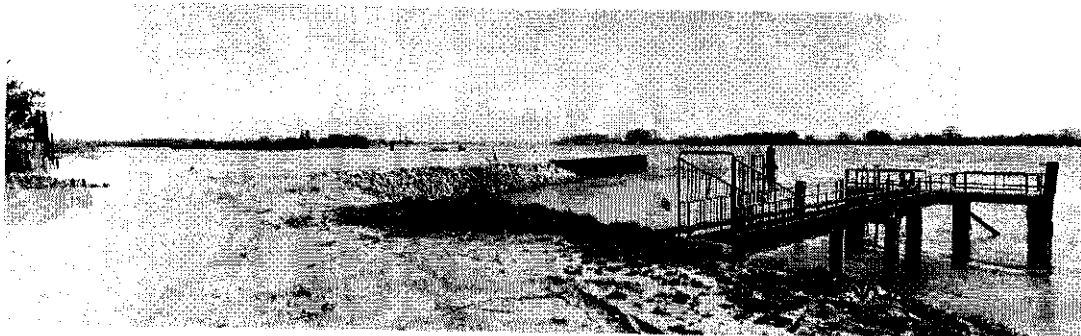


Foto 13



Foto 14



Foto 15



Foto 16



Foto 17



Foto 19

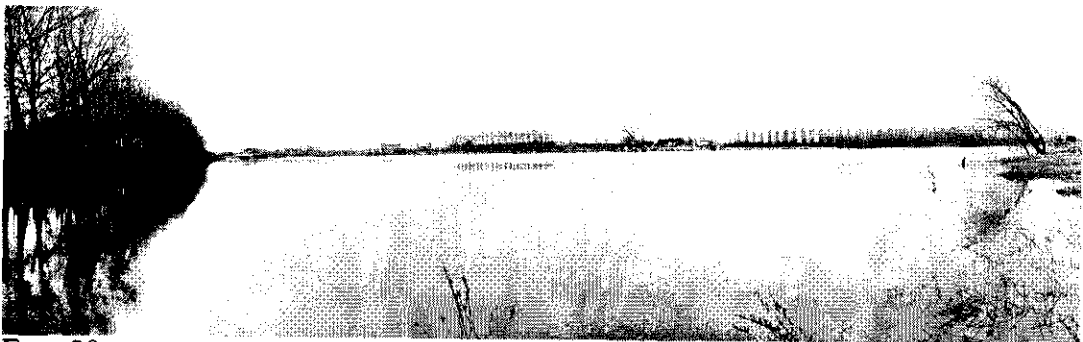


Foto 20