

Uitbreiding Haven Heijen

Gebiedsontwikkeling in de Gemeente Gennepe

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Definitief

AVG Bedrijven / Teunesen Zand en Grint B.V.

Sweco Nederland B.V.
Eindhoven, 3 augustus 2016

Verantwoording

Titel : Uitbreiding Haven Heijen
Subtitel : Gebiedsontwikkeling in de Gemeente Gennepe
Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Projectnummer : 347421
Referentienummer : SWNL0189933
Revisie : D1.0
Datum : 3 augustus 2016

Auteur(s) : drs. A.E.H. Meulenbroeks - Leppens
E-mail adres : anouk.meulenbroeks-leppens@sweco.nl

Gecontroleerd door : drs. D. Gijsbers

Paraaf gecontroleerd : 

Goedgekeurd door : drs. S. GrootJebbink

Paraaf goedgekeurd : 

Contact : Sweco Nederland B.V.
Zernikestraat 17
5612 HZ Eindhoven
Postbus 1265
5602 BG Eindhoven
T +31 88 811 66 00
F +31 30 310 04 14
www.sweco.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Planvoornemen	6
1.3	M.e.r.-plicht	8
1.4	Doel van deze notitie	9
1.5	Leeswijzer	10
2	Beleid en voorgeschiedenis	11
2.1	Inleiding	11
2.2	Havennetwerkvisie Limburg 2030	11
2.3	Limburgse havensamenwerking Blueports Limburg 2015 - 2017	12
2.4	Tracébesluit Zandmaas / Maasroute en project 'De Maaswerken'	13
2.5	Deltaprogramma	14
2.6	Concept-synthesedocument "Op weg naar een adaptieve uitvoeringsstrategie voor de Limburgse Maasvallei"	16
2.7	POL 2014	16
2.8	Omgevingsverordening Limburg 2014, versie 2015	18
2.9	Strategische regiovisie Bergen, Gennep en Mook en Middelaar	20
2.10	Structuurvisie Buitengebied	20
2.11	Vigerend bestemmingsplan	20
2.12	Conclusie	21
3	Gebiedsbeschrijving	22
3.1	Bestaand grondgebruik	22
3.2	Rivierplanologie	23
3.3	Primaire waterkering	24
3.4	Bodemopbouw en geohydrologie	25
3.5	Archeologie	26
3.6	Natuur	27
3.7	Geluid	28
4	Probleem- en doelstelling	29
4.1	Probleemstelling	29
4.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	31
4.3	Doelstelling	31
5	Planvoornemen, alternatieven en varianten	33
5.1	Planvoornemen	33
5.2	Van doelstellingen naar alternatieven	35
5.2.1	Doelen en milieueffectrapportage	35
5.2.2	Alternatieven en richtlijnen voor ontwikkeling daarvan	35
5.2.3	Ontwikkeling van alternatieven en varianten	35
5.3	Alternatieven	36
5.3.1	Nulalternatief	36
5.3.2	Alternatief bedrijven met groene geul	37
5.3.3	Alternatief bedrijven met haven	38
5.4	Alternatief bedrijven langs de Maas	39

5.5	Varianten	39
6	Reikwijdte en wijze van effectbeoordeling.....	41
6.1	Reikwijdte MER.....	41
6.2	Inhoud MER.....	42
6.3	Beoordelingskader	42
6.4	Aandachtspunten per milieuaspect	44
7	De procedure	47
7.1	De m.e.r.-procedure	47
7.2	Te raadplegen instanties	48
7.3	Reacties.....	48

Bijlage 1: Geraadpleegde literatuur

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Ten zuiden van de kern Gennep en ten noordwesten van de kern Heijen in de Gemeente Gennep ligt de binnenvaart Heijen die onlosmakelijk onderdeel is van het bedrijventerrein Hoogveld (zie figuur 1.1). Bedrijventerrein Hoogveld is een modern gemengd terrein van circa 27,7 ha met een kadeflengte van in totaal ruim 900 meter. Op het terrein zijn enkele bedrijven gevestigd waaronder AVG Bedrijven (verder te noemen AVG) en Teunesen Zand en Grint B.V. (verder te noemen Teunesen). Deze bedrijven met ieder een eigen kade maken gebruik van de faciliteiten van de binnenvaart. AVG is daarbij actief op het gebied van beton en bouwstoffen alsmede recycling en afvalstoffen en Teunesen is actief op het gebied van de winning, opwaardering en handel in bouwgrondstoffen (o.a. zand en grind).

Figuur 1.1 Bedrijventerrein Hoogveld inclusief de huidige binnenvaart Heijen

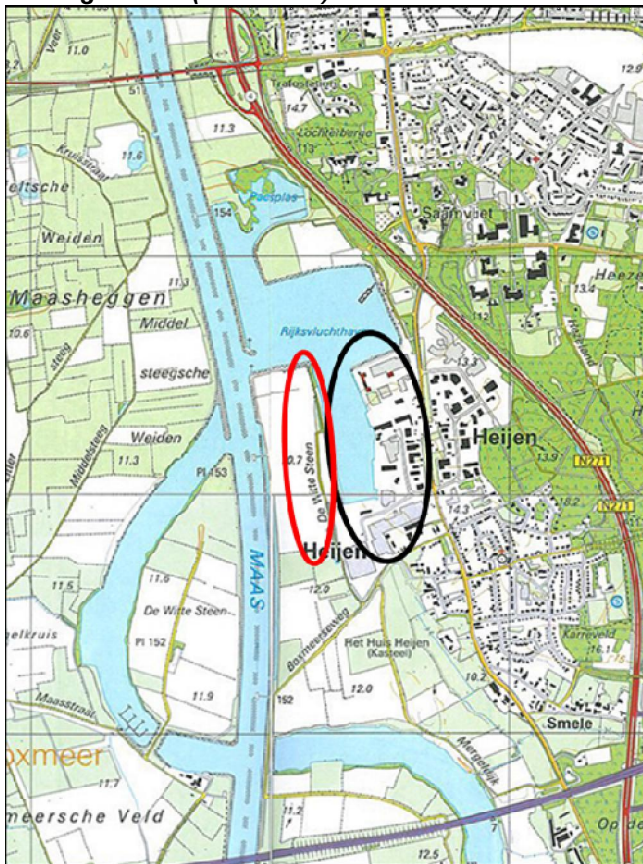


Gelet op de toenemende bedrijfsactiviteiten hebben AVG en Teunesen beide behoefte aan een uitbreiding van hun watergebonden bedrijfsterrain (per schip te bereiken) met bijbehorende overslagmogelijkheden. Om dat te kunnen realiseren willen AVG en Teunesen Haven Heijen uitbreiden, daar wordt onder verstaan: het bedrijventerrein Hoogveld uitbreiden met watergebonden bedrijvigheid (zie de rode cirkel in figuur 1.2).

Het plangebied waar de uitbreiding van Haven Heijen zal plaatsvinden grenst aan de noord- en oostkant aan de bestaande toegangsheul van bedrijventerrein Hoogveld. Aan de westkant grenst het plangebied aan de natuurvriendelijke oever die door Rijkswaterstaat gerealiseerd is parallel aan de Maas. Aan de zuidkant vormt de Boxmeerseweg de grens van het plangebied.

Om de uitbreiding van Haven Heijen mogelijk te maken, dient een nieuw bestemmingsplan opgesteld te worden. Daarnaast dient voor deze ontwikkeling onder andere een ontgrondingsvergunning te worden aangevraagd. Ook zal een waterwetvergunning benodigd zijn omdat het nieuwe bedrijventerrein in het stroomvoerend deel van de Maas is gelegen. Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteiten in het gebied en de mogelijke gevolgen ervan voor de omgeving, is het volgens de Wet milieubeheer (Wm) wettelijk verplicht om, gekoppeld aan de besluitvorming over het bestemmingsplan en de ontgrondingsvergunning, een milieueffectrapportage uit te voeren. Daarnaast zullen ook verschillende andere vergunningen en ontheffingen moeten worden aangevraagd.

Figuur 1.2 Huidige binnenhaven Heijen op bedrijventerrein Hoogveld (zwarte cirkel) en uitbreidingslocatie (rode cirkel)

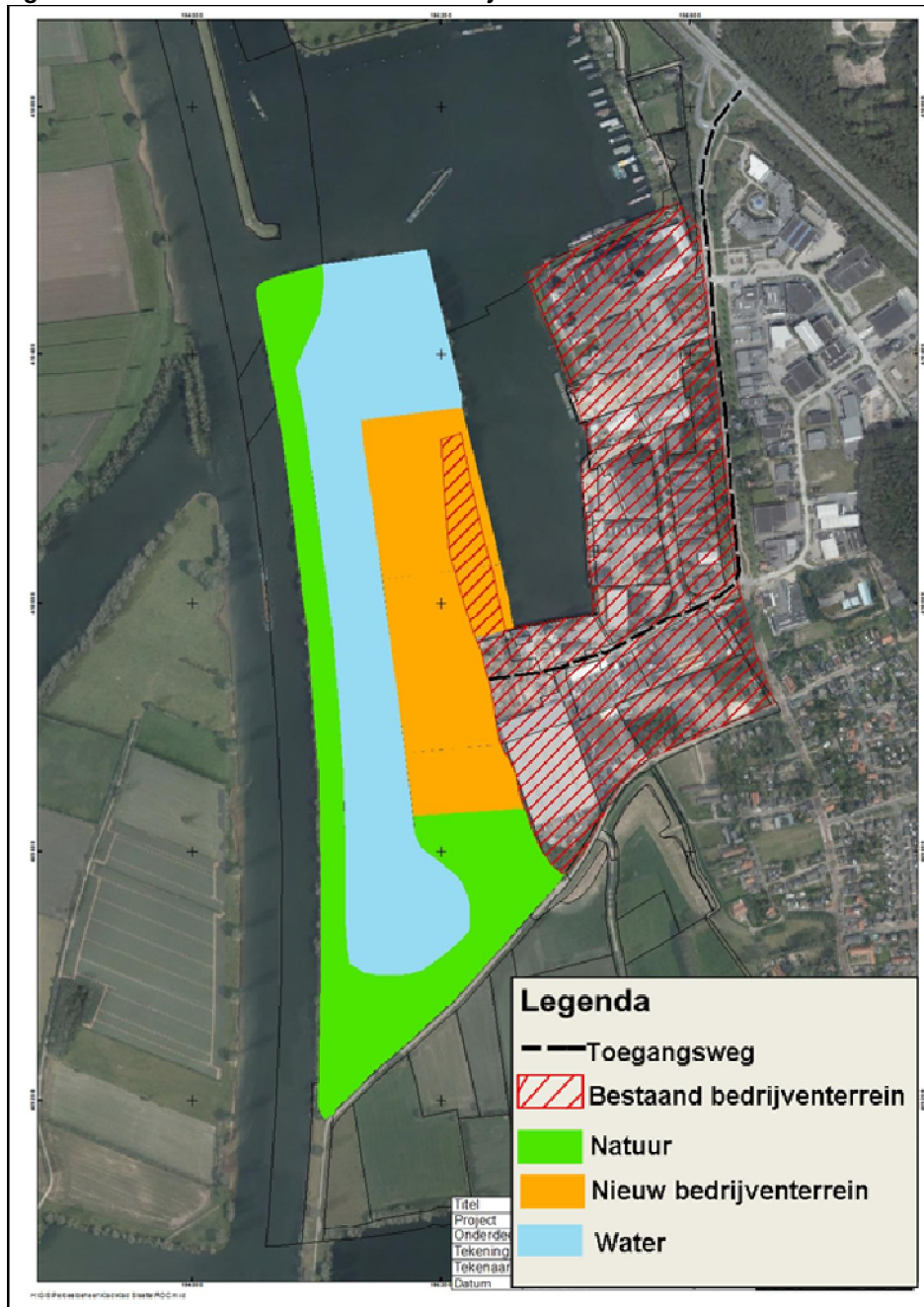


1.2 Planvoornemen

Beschrijving planvoornemen

Het planvoornemen tot duurzame uitbreiding van de bestaande Haven Heijen krijgt gestalte door tussen de Maas en de bestaande haven een watergebonden bedrijventerrein/ overslaglocatie te realiseren tezamen met een nieuw te graven toegangsheul en draaikom inclusief onderwaterdepot en watergebonden natuur (zie figuur 1.3). De nieuw te graven toegangsheul krijgt in het planvoornemen in het kader van het Deltaprogramma tevens een functie ten behoeve van hoogwaterbescherming.

Figuur 1.3 Planvoornemen Haven Heijen

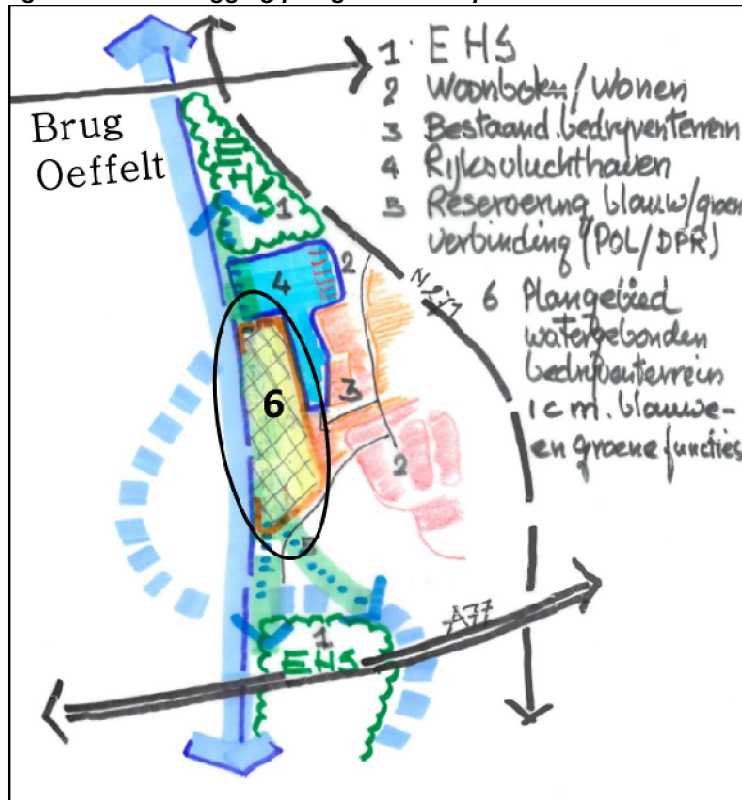


Locatiekeuze

Door de initiatiefnemers is beschouwd op welke locatie de bestaande Haven Heijen uitgebreid kan worden. Wanneer wordt ingezoomd op het zoekgebied voor de uitbreiding van de bestaande binnenhaven (zie figuur 1.4) dan blijkt dat het gebied wordt ingesloten door de Maas aan de westzijde, de brug bij Oeffelt aan de noordzijde, de N271 en het bestaande bedrijventerrein aan de oostzijde en de brug over de A77 aan de zuidzijde.

Het gebied ten noorden van de bestaande binnenhaven valt af omdat dit gebied is aangeduid als Ecologische Hoofdstructuur (inmiddels goudgroene natuurzone conform het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014). Deze natuurbestemming komt ook voor in het gebied juist ten noorden van de brug over de A77. Het gebied ten oosten van de binnenhaven betreft het bestaande bedrijventerrein Hoogveld. Enkel het gebied ten zuidwesten van de bestaande binnenhaven is dan ook geschikt voor de uitbreiding van Haven Heijen.

Figuur 1.4 Ligging plangebied ten opzichte van bestaande binnenhaven Heijen



1.3 M.e.r.-plicht

Zoals in de vorige paragraaf is toegelicht, dient ter onderbouwing van de besluitvorming over het bestemmingsplan en de ontgrondingsvergunning voor de uitbreiding van de Haven Heijen een milieueffectrapport te worden opgesteld.

m.e.r.	= milieueffectrapportage (de procedure)
MER	= milieueffectrapport (het product)
Plan-m.e.r.	= procedure voor plannen die een kader stellen voor m.e.r.-plichtige activiteiten, zoals het bestemmingsplan voor Haven Heijen. In dit plan wordt het kader gesteld voor de ontgrondingsvergunning voor deze ontwikkeling. Ook geldt de Plan-m.e.r.-plicht voor wettelijke of bestuursrechtelijke plannen waarvoor op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 een passende beoordeling moet worden gemaakt.
Project-m.e.r.	= procedure voor uitvoeringsprojecten/-plannen die volgens de wet m.e.r.-plichtig zijn. Een Project-m.e.r. werd in het verleden ook wel Besluit-m.e.r. genoemd.

De m.e.r.(beoordelings)-plicht voor de uitbreiding van Haven Heijen blijkt uit artikel 7.2 lid 1 van de Wet milieubeheer, waarin een verwijzing naar het Besluit milieueffectrapportage 1994 [1] is opgenomen. Voor het planvoornemen zijn drie onderdelen uit het Besluit milieueffectrapportage van belang:

- Activiteit: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een haven voor de binnenscheepvaart voor schepen van 1.350 ton of meer:
Volgens categorie 4 van onderdeel C van het besluit is het planvoornemen m.e.r.-plichtig omdat sprake is van de wijziging van een haven voor de binnenscheepvaart voor schepen van 1.350 ton of meer. De havenuitbreiding is namelijk, net zoals de Maas, toegankelijk voor schepen met klasse Vb (tot 3.200 ton).
- Activiteit: een ontgraving ten behoeve van de realisatie van een toegangseul die tevens is gericht op de winning van delfstoffen over een oppervlakte van circa 15,7 ha. Daarnaast dient de toegangseul ten behoeve van rivierverruiming en een verbetering van de bescherming tegen hoogwater:

Volgens categorie 16.1 van onderdeel C van het besluit is het project niet direct m.e.r.-plichtig, omdat sprake is van "de winning van oppervlaktedelfstoffen uit de landbodem, waarbij de activiteit betrekking heeft op een winplaats van 25 hectare of meer". Het plan is m.e.r.-beoordelingsplichtig conform categorie D16.1 van het besluit m.e.r. omdat de winning van oppervlaktedelfstoffen groter is dan 12,5 hectare. Omdat het bestemmingsplan een kader voor de ontgrondingsvergunning vormt is het planvoornemen plan-m.e.r.-plichtig.

- Activiteit: mogelijk dient een bestaande primaire waterkering verlegd te worden. *Volgens categorie 3.2 van onderdeel D van het besluit is het project m.e.r.-beoordelingsplichtig wanneer sprake is van de aanleg, wijziging of uitbreiding van werken inzake kanalisering of ter beperking van overstromingen, met inbegrip van primaire waterkeringen en rivierdijken. Wanneer de primaire waterkering verplaatst moet worden is dit van toepassing voor het planvoornemen.*

Daarnaast is het plangebied gelegen nabij enkele Natura 2000-gebieden waaronder het Natura 2000-gebied De Maasduinen. Deze gebieden zijn beschermd conform de Natuurbeschermingswet. Voor het planvoornemen moet worden onderzocht of effecten op Natura 2000-gebieden vanwege het planvoornemen te verwachten zijn. Indien dit het geval is en een passende beoordeling opgesteld moet worden is het plan ook hierdoor plan-m.e.r.-plichtig.

Het doel van de m.e.r.-procedure is om het milieubelang een volwaardige en vroegtijdige plaats in het plan- en besluitvormingsproces te geven. De Plan-m.e.r. procedure is gekoppeld aan plannen die het kader stellen voor m.e.r.-plichtige activiteiten, in dit geval de bestemmingsplan-procedure. De Project-m.e.r.-procedure is gekoppeld aan plannen die kunnen leiden tot concrete projecten of activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, in dit geval de ontgrondingsvergunning.

In overleg met de betrokken overheden is ervoor gekozen om één gecombineerd Plan- en Project-MER op te stellen dat voor zowel het bestemmingsplan als de Ontgrondingsvergunning gebruikt kan worden. Binnen deze m.e.r.-procedure wordt de rol van initiatiefnemer vervuld door de bedrijven Teunesen en AVG. Teunesen treedt hierbij op als penvoerder namens beide initiatiefnemers. De gemeenteraad van Gennep is het bevoegd gezag voor het bestemmingsplan. Gedeputeerde Staten zijn het bevoegd gezag voor de ontgrondingsvergunning. Er is voor gekozen om de Gemeente Gennep aan te wijzen als coördinerend Bevoegd Gezag in het kader van deze m.e.r.-procedure.

1.4 Doel van deze notitie

Met deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) verschaffen de initiatiefnemers (AVG en Teunesen) globale informatie over de achtergronden, aard, omvang en de te verwachten effecten van de voorgenomen ontwikkelingen in het plangebied "Uitbreiding Haven Heijen". Daarnaast vormt het verschijnen van deze Notitie, de formele aankondiging van de start van de gecombineerde Plan- en Project-m.e.r.-procedure. Doel van de Notitie is om alle betrokken bestuursorganen en de bevolking te informeren en te raadplegen over de te volgen aanpak.

Deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau is een soort van inhoudsopgave die aangeeft wat er in het later op te stellen milieueffectrapport (MER) onderzocht en behandeld wordt.

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft de afbakening, het detailniveau en de methode van aanpak van het gecombineerde Plan- en Project-MER. Daartoe wordt met name ingegaan op:

- voornemen en alternatieven: welk gebied, welke activiteiten en welke alternatieven en varianten worden beschouwd?
- beoordelingskader: wat zijn de te onderzoeken milieuthema's en aspecten?
- toetsingscriteria: op welke wijze worden de milieueffecten beoordeeld?

Voorliggende Notitie ligt gedurende een periode van zes weken voor eenieder ter inzage, waarbij de mogelijkheid wordt geboden om een zienswijze in te dienen. Tegelijkertijd wordt de Notitie ook voor advies (met betrekking tot richtlijnen voor het MER) voorgelegd aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Cie-mer). De bevoegde instanties (de Gemeente Gennepe en de Provincie Limburg) nemen uiteindelijk een besluit over voorliggende NRD en stellen richtlijnen voor het op te stellen MER vast. In deze richtlijnen worden de reikwijdte en het detailniveau van het gecombineerde Plan- en Project-MER bepaald.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze notitie worden het beleid en de voorgeschiedenis van de uitbreiding van Haven Heijen beschreven. De bestaande situatie in het plangebied komt in hoofdstuk 3 aan de orde. De probleem- en doelstelling van het project worden in hoofdstuk 4 beschreven. Hoofdstuk 5 gaat in op het planvoornemen, varianten en alternatieven. De reikwijdte van het gecombineerde Plan- en Project-MER wordt uiteengezet in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 tenslotte gaat in op de te volgen m.e.r.-procedure en de te raadplegen instanties.

De voor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geraadpleegde literatuur is aldus [nr.] in de tekst aangegeven (zie bijlage 1).

2 Beleid en voorgeschiedenis

2.1 Inleiding

In het verleden zijn diverse initiatieven ontplooid om de bestaande haven in Heijen door te ontwikkelen. Deze plannen hebben om diverse redenen de eindstreep niet gehaald en dat belemmert de economische groei en de ontwikkeling van de werkgelegenheid in het economisch relatief geïsoleerd gelegen gebied ten oosten van de Maas in Noord-Limburg. De gunstige ligging van Haven Heijen op het kruispunt van vaar- en snelwegen is echter nog steeds een enorme kans voor een vergroting van de regionale kwaliteit en de economische ontwikkeling in dit deel van de regio.

De Maas is al lange tijd een belangrijke vaarroute voor vrachtverkeer die gefaciliteerd en versterkt wordt door de langs de Maas gelegen havens. Voor wat bijvoorbeeld betreft de Limburgse grondstoffen werden er vroeger voornamelijk kolen vervoerd, later ook mergel en cement en vanaf de jaren zestig/zeventig vooral grind en zand. Ander belangrijk vrachtverkeer op de Maas betreft de aan- en afvoer van DSM en tevens het vervoer naar en vanuit Wallonië. Tegenwoordig speelt de Maas ook een belangrijke rol in het beleid om wegvervoer te verplaatsen naar (container)binnenvaart.

Aan de andere kant speelt het Maasdal een belangrijke rol in de hoogwaterbescherming en is de Maas in Limburg tevens de voornaamste Noord-Zuidverbinding voor wat betreft riviergebonden natuur. Vanwege het veranderende klimaat en de daardoor toegenomen piekafvoeren is de rol in de hoogwaterbescherming van het Maasdal de laatste decennia alleen maar toegenomen en de prognose is dat die tot 2100 ook blijft toenemen. Hiervoor wordt momenteel in het kader van het Deltaprogramma een uitgebreid maatregelenpakket ontworpen om op adequate wijze met deze veranderingen om te gaan.

De voorgenomen uitbreiding van Haven Heijen speelt in beide sporen een belangrijke rol. In de volgende paragrafen wordt het belangrijkste beleid op beide sporen samengevat, dat de aanleiding is geweest voor de uitbreidingsplannen met betrekking tot Haven Heijen. Voor wat betreft de havens en de vaarroute gaat het om de Maasroute, de strategische regiovisie Bergen, Gennep en Mook en Middelaar, het POL 2014, de Havennetwerkvisie 2030 en de Limburgse samenwerking (Blueports Limburg). Voor wat betreft de hoogwaterbescherming en de natuur gaat het om de Zandmaasplannen (Maaswerken) en het Deltaprogramma, waaronder het standpunt van de Gemeente Gennep op het concept-synthesedocument "Op weg naar een adaptieve uitvoeringsstrategie voor de Limburgse Maasvallei". Verder speelt ook de gemeentelijke Structuurvisie een rol.

2.2 Havennetwerkvisie Limburg 2030

In 2012 is de Havennetwerkvisie Limburg 2030 opgesteld als gezamenlijke visie van de haven gemeenten en de Provincie [2]. De visie schetst de toekomstige ontwikkeling van het bulk- en containervervoer in Limburg en geeft aan hoe de havens zich daarop kunnen voorbereiden. Er zijn ook keuzes gemaakt voor schaalvergroting van de bestaande binnenvaarterminals in Limburg. In de Havennetwerkvisie Limburg 2030 wordt uitgegaan van circa 1% groei per jaar voor de bulkstromen in Limburg.

In het onderzoek "Verdieping bulk- en stukgoedstromen" [3] is, als vervolg op de havennetwerkvisie in opdracht van de Provincie Limburg, een verdieping en detaillering gemaakt van de ontwikkeling van bulkgoederenstromen en stukgoedstromen van en naar Limburgse havens.

Voor 2011 en 2012 is per haven de overslag per goederensoort in beeld gebracht. Voor elke goederensoort is vervolgens een jaarlijks groeicijfer bepaald tot 2030. Dit groeicijfer is gebaseerd op algemene macro-economische groeicijfers, maar per haven verbijzonderd op basis van regionaal economische groeicijfers en lokale ontwikkelingen in de havens die invloed hebben op overgeslagen volume.

De prognoses en de groeicijfers per goederensegment per haven geven een indicatie voor ontwikkeling op basis van bestaande goederenstromen. De cijfers kunnen sterk worden beïnvloed door vestiging of vertrek van één bedrijf dat overslag verzorgt. Dit heeft te maken met het feit dat in het algemeen slechts een klein aantal bedrijven overslag heeft in een binnenhaven. De impact van ontwikkelingen bij één bedrijf en regionale ontwikkelingen (rivierverruimingsprojecten) kunnen dan ook groot zijn.

Voor het verder ontwikkelen van bulk- en stukgoedstromen in de havens zijn in het rapport enkele handreikingen gedaan op basis van trends in de voor de binnenvaart relevante sectoren. Het betreft zowel traditionele sectoren als nieuwe markten. Belangrijke ontwikkelingen van belang voor de uitbreiding van de Haven Heijen zijn:

- Schaalvergroting in de keten voor productie van veevoeders vergt de aandacht voor havens die deze stromen afhandelen. Voldoende capaciteit, kadellengte en diepgang moet kunnen worden geboden. Schaalvergroting in deze sector is een aandachtspunt voor de havens van Gennepe, Wanssum, Venlo, Maasgouw, Maastricht en Weert;
- Voor de bouwsector is een sterke afhankelijkheid van de economische omstandigheden evident. Door afnemende bouw van huizen en infrastructuurprojecten gedurende de crisisjaren is de hoeveelheid van zand en grind in havens beperkt afgenomen maar inmiddels vanwege de economische groei weer aangetrokken;
- De bouwlogistiek biedt mogelijkheden voor nieuwe nichemarkten. Verbeteren van bekendheid in de bouwsector ten aanzien van mogelijkheden per binnenvaart is wel een voorwaarde. Daarnaast moeten innovatieve ontwikkelingen in het binnenvaartvervoer van nieuwe bouwstromen zich nog op grotere schaal bewijzen.

Daarnaast is het van belang om te vermelden dat ontwikkelingen van andere regionale, kleine havens (zoals de haven van Wanssum) elkaar volgens de havenvisie zullen versterken en niet met elkaar zullen conflicteren.

2.3 Limburgse havensamenwerking Blueports Limburg 2015 - 2017

Sinds 2011 werken de Limburgse havengemeenten, Rijkswaterstaat en de Provincie Limburg samen op het gebied van havenbeheer [4]. In de afgelopen periode zijn goede resultaten behaald op het gebied van visie, beleid, professionalisering, promotie en duurzaamheid. De betrokken partijen willen deze resultaten verder uitdragen, een vervolg geven en de samenwerking opnieuw bekrachtigen. Op 4 maart 2015 ondertekenden 10 Limburgse havengemeenten (waaronder de Gemeente Gennepe), Rijkswaterstaat Zuid Nederland, Ontwikkelingsmaatschappij Midden-Limburg (OML) en de Provincie Limburg daarom de samenwerkingsovereenkomst Blueports Limburg 2015-2017. Voor de nieuwe samenwerkingsperiode zijn afspraken gemaakt over de activiteiten, projecten en bijdragen van de diverse partijen.

De Provincie zal zich vooral inzetten voor de samenwerking op strategisch niveau. Rijkswaterstaat zal gemeenten adviseren over beheerszaken en waar mogelijk gezamenlijk tot uitvoering komen van onderhoudswerkzaamheden. Rijkswaterstaat draagt zorg voor de informatieoverdracht vanuit het Ministerie van Infrastructuur & Milieu en brengt haar kennis in. De gemeenten en OML zijn vooral aan zet bij de samenwerking op operationeel niveau.

De samenwerking op strategisch niveau dient een bijdrage te leveren aan de volgende doelstellingen:

- Positioneren van de Blueports Limburg als economisch sterke regio in het achterland van de zeehavens Rotterdam en Antwerpen;
- Havenontwikkeling te bevorderen ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid in Limburg en hiermee de economische structuur te versterken;
- Creëren van werkgelegenheid en toegevoegde waarde in Limburg;
- Efficiënt benutten van ruimte en infrastructuur om de groei van het goederenvervoer duurzaam te faciliteren.

De samenwerking op operationeel niveau dient een bijdrage te leveren aan de volgende doelstellingen:

- Verbeteren dienstverlening aan en faciliteiten voor de gebruikers van de havens;
- Verder professionaliseren van het havenbeheer in Limburg;
- Samenwerking tussen gemeenten (en bedrijven) in het havenbeheer en de havenontwikkeling.

2.4 Tracébesluit Zandmaas / Maasroute en project 'De Maaswerken'

In Limburg bleek in '93 en '95 de bedding van de rivier de Maas onvoldoende capaciteit te hebben om de watertoevoer uit de bovenloop van de rivier te kunnen verwerken. Om de hoogwateroverlast tegen te gaan, heeft het Rijk besloten maatregelen te nemen ter vergroting van de waterveiligheid. Voor Limburg heeft dit geleid tot het project 'De Maaswerken' waarbij het vereiste beschermingsniveau langs de Maas met behulp van kaden en door de uitvoering van een aantal rivierverruimende maatregelen voor 2020 wordt verbeterd naar een overstromingskans van 1:250 jaar. Het project De Maaswerken is onderverdeeld in de volgende deelprojecten:

- Grensmaas (Zuid-Limburg): hoogwaterbescherming door het verbreden van stroomgeulen, het verlagen van uiterwaarden en de aanleg van nieuwe natuur tussen Maastricht en Roosteren;
- Zandmaas (Midden- en Noord-Limburg en Noord-Brabant): hoogwaterbescherming door de aanleg van hoogwatergeulen, de verdieping van het winterbed van de Maas, de aanleg van rentiegebieden en het verhogen en versterken van kaden (sluitstukkaden o.a. kade Gennepe);
- Maasroute: verbetering van de vaarweg en geschikt maken voor grotere binnenvaartschepen (Klasse Vb) door het verdiepen van de rivierbedding, het verruimen van rivierbochten, het verbreden van het Julianakanaal, de aanleg van nieuwe sluisen, het verbeteren van bestaande sluisen, het verhogen van bruggen en het toepassen van een peilopzet in sommige stuwpannen.

Het project Zandmaas/Maasroute heeft een ruimtelijke vertaling gekregen (vastleggen van de locatie van het tracé) in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute [5] en de aanvulling Zandmaas op het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) [6]. De doelen die geformuleerd zijn in het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en het POL, aanvulling Zandmaas zijn:

1. het verbeteren van het traject Weurt-Ternaaien van de Maasroute tot klasse Vb¹ waarbij de vaarroute minimaal geschikt is voor schepen met een diepgang van 3,5 m;
2. het realiseren van een beschermingsniveau langs het niet bedijkte deel van de Maas van 1:250² achter de kaden. Voor rivierdijken geldt een veiligheidsnorm van 1:1250 per jaar;
3. het realiseren van beperkte natuurontwikkeling langs de Maas.

¹ Om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen, is de binnen- en rivierscheepvaart ingedeeld in CEMT-classes. De indeling loopt van 0 t/m VI en heeft vanaf klasse V een aanduiding a, b, of c in verband met de meerbaks duwvaart. CEMT-klasse Vb betreft schepen met een lengte van 172-185 meter, een breedte van 11,4 meter, een diepgang van 2,5-4,5 meter en een laadvermogen van maximaal 3200 ton (duwkonvooi, tweebaks lang).

² Dit betekent een kans op overstroming van 1 maal per 250 jaar.

In het Tracébesluit Zandmaas/Maasroute en de aanvulling Zandmaas op het POL zijn de verschillende Zandmaasprojecten onderverdeeld in twee 'pakketten':

- Pakket I: maatregelen gericht op het realiseren van het beschermingsniveau van 1:250 achter de kaden en beperkte maatregelen op het gebied van verbetering van de vaarroute van de Maas en beperkte natuurontwikkeling langs de rivier.
- Pakket II: extra maatregelen ten behoeve van waterstandverlaging en natuurontwikkeling. Pakket II bevat maatregelen op het gebied van natuurgerichte rivierverruiming die op langere termijn door particuliere initiatiefnemers (o.a. ontgronders) zullen worden uitgevoerd, mogelijk met ondersteuning door de overheid. Eén van de projecten is de uitbreiding van Haven Heijen (voorheen de ontwikkeling van het Regionaal Overslagcentrum (ROC) Heijen).

Figuur 2.1 Ligging van de diverse deelprojecten uit het Meerjarenplan Zandmaas II in cluster 5 Afferden - Mook



2.5 Deltaprogramma

Voor de landbouw, de drinkwatervoorziening, de stedelijke leefomgeving, de industrie en de natuur heeft de sterk wisselende hoeveelheid water in het afgelopen decennium diverse malen tot crisissituaties geleid. Klimaatverandering verergert deze situatie merkbaar en om die reden is het nodig om te anticiperen door in een vroegtijdig stadium al verdergaande maatregelen te treffen voor een robuuste klimaatbestendige inrichting. Hiervoor is het nationale Deltaprogramma opgericht met onder andere de deelprogramma's Rivieren, Zoetwatervoorziening en Ruimtelijke Adaptatie. In het Deltaprogramma worden beleid, maatregelen en bijbehorende financiering op het gebied van hoogwaterbescherming, ruimtelijke klimaatadaptatie en de zoetwatervoorziening ontwikkeld. Het beleid richt zich zowel op het beperken van wateroverlast en overstromingen door extreme neerslaghoeveelheden als op het beperken van onder andere oogst- en natuurschade in periodes van extreme droogte. Klimaatverandering leidt tot het vaker voorkomen van grote hoeveelheden neerslag, waardoor de kans op wateroverlast toeneemt. In het Deltaprogramma nodigt de overheid ook het ontgrondend bedrijfsleven uit omdat ontgroningen naast rivierbeveiliging ook zorgen voor nieuwe dynamiek in gebieden (zoals recreatie en havenontwikkelingen).

In 2012 is gestart met de regioprocesen van het deelprogramma Rivieren. De regioprocesen gaan over de langere termijn, over de periode tot 2100. Voor de rivier de Maas is er sprake van twee regioprocesen, één voor Limburg (Maasvallei) en één voor Noord-Brabant en Gelderland (Benedenmaas). De Provincie Limburg is de trekker van het regioproces voor de Maasvallei. Samen met de betrokken overheden heeft de Provincie kansrijke strategieën benoemd. Op ba-

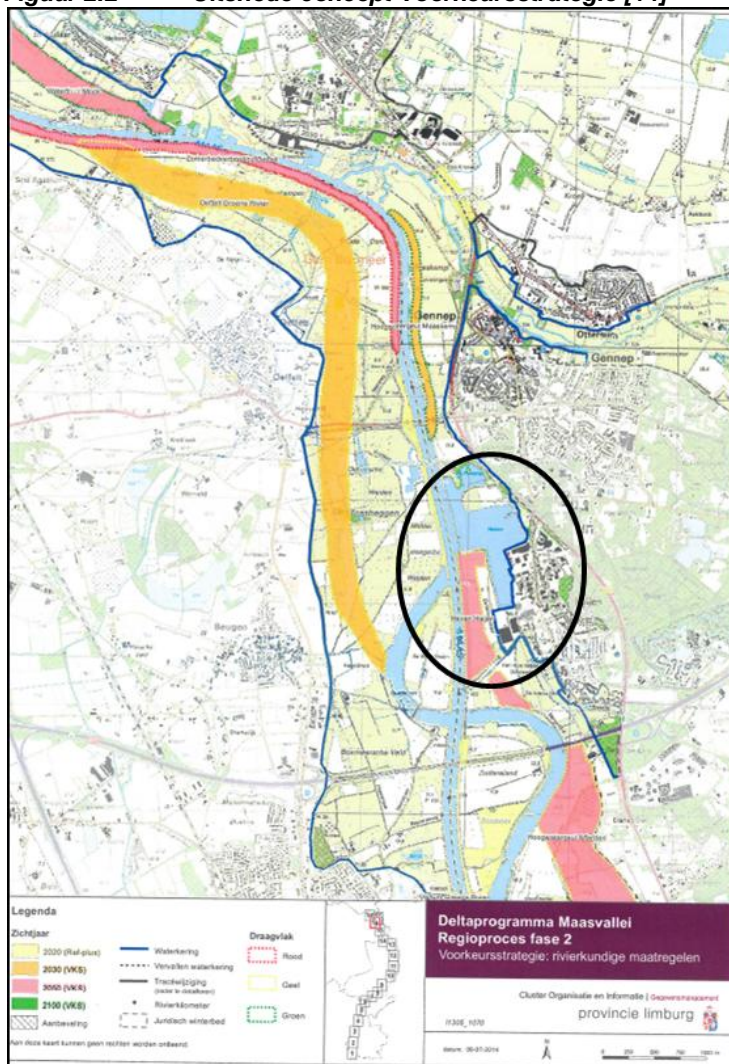
sis hiervan is vervolgens één (concept) voorkeursstrategie uitgewerkt die de hoogwateropgave moet oplossen voor de Limburgse Maasvallei.

In 2014 heeft het Deltaprogramma vijf deltabeslissingen opgesteld waaronder de deltabeslissing waterveiligheid. De deltabeslissing waterveiligheid is onder andere tot stand gekomen op basis van de concept voorkeursstrategie voor de Limburgse Maasvallei. Eind 2014 zijn de deltabeslissingen besproken met de Tweede Kamer en vervolgens verankerd in onder andere het Nationaal Waterplan en de Waterwet.

De Voorkeursstrategie voor de Limburgse Maasvallei [14] betreft een eerste aanzet die vervolgens verder geoptimaliseerd moet worden. In het concept-synthesedocument “Op weg naar een adaptieve uitvoeringsstrategie voor de Limburgse Maasvallei” (februari 2016) [13] vindt deze optimalisatieslag plaats. Uiteindelijk zal de geoptimaliseerde Voorkeursstrategie deel uitmaken van een voorstel richting het Rijk van het totale maatregelenpakket dat nodig is voor de hoogwaterbescherming van de Maas.

Specifiek voor de situatie rondom de beoogde uitbreiding van Haven Heijen is in de Voorkeursstrategie van het Deltaprogramma een reeks van hoogwaterbeschermingsmaatregelen gepland (zie figuur 2.2). Met deze maatregelen wordt bereikt dat de situatie in de regio rondom Heijen duurzaam veilig zal zijn tot 2100. De riviercompensatie in de vorm van een nieuw te graven toegangsheuvel van de Haven Heijen zal bijdragen aan deze opgave voor hoogwaterbescherming in het kader van het Deltaprogramma.

Figuur 2.2 Uitsnede concept Voorkeursstrategie [14]



2.6 Concept-synthesedocument “Op weg naar een adaptieve uitvoeringsstrategie voor de Limburgse Maasvallei”

Het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Gennep heeft op 19 april 2016 gereageerd op het concept-synthesedocument “Op weg naar een adaptieve uitvoeringsstrategie voor de Limburgse Maasvallei” [13] in het kader van het Deltaprogramma. Het synthesedocument is een optimalisatieslag om rivierverruimingsmaatregelen in de Maascorridor en het noordelijke Maasdal en hun onderlinge samenhang in kaart te brengen.

Het College verwijst in haar reactie naar het in 2013 opgestelde bestuurlijk document Mooi Maasdal waarin de strategische keuzes van het hoogwaterbeleid zijn opgenomen:

- Werken met een kansenkaart op de langere termijn in plaats van voorschrijven;
- Uitgaan van het bestaande landschap en hierop aansluiten;
- Rivierverruiming waar het kan, dijkversterking waar het moet;
- Rivierverruiming aan beide zijden van de Maas (ook aan de Brabantse zijde);
- Meerdimensionaal: dus niet alleen de focus op bescherming tegen hoogwater maar de focus ook houden op geomorfologie, delfstoffenwinning, recreatie en toerisme, landbouw, landschappelijke kwaliteiten, regionale economie, ecologie, maatschappelijk belang (woongenot/zorg) en duurzaamheid.

In het kader van het bestuurlijk document Mooi Maasdal zijn door de gemeenteraad twee zoekgebieden voor waterstandsverlaging aangewezen:

1. Zoekgebied Maaskemp voor de realisering van een taakstelling van tenminste 8 cm waterstandsverlaging ter hoogte van rkm 154;
2. Zoekgebied Heijen/Afferden voor de realisering van een taakstelling van tenminste 15 cm waterstandsverlaging ter hoogte van rkm 145. Het plangebied maakt deel uit van dit zoekgebied.

De Gemeente Gennep ziet kansen voor het versterken van gebiedskwaliteiten van de Maasduingemeenten (meekoppelkansen en win-winsituaties).

2.7 POL 2014

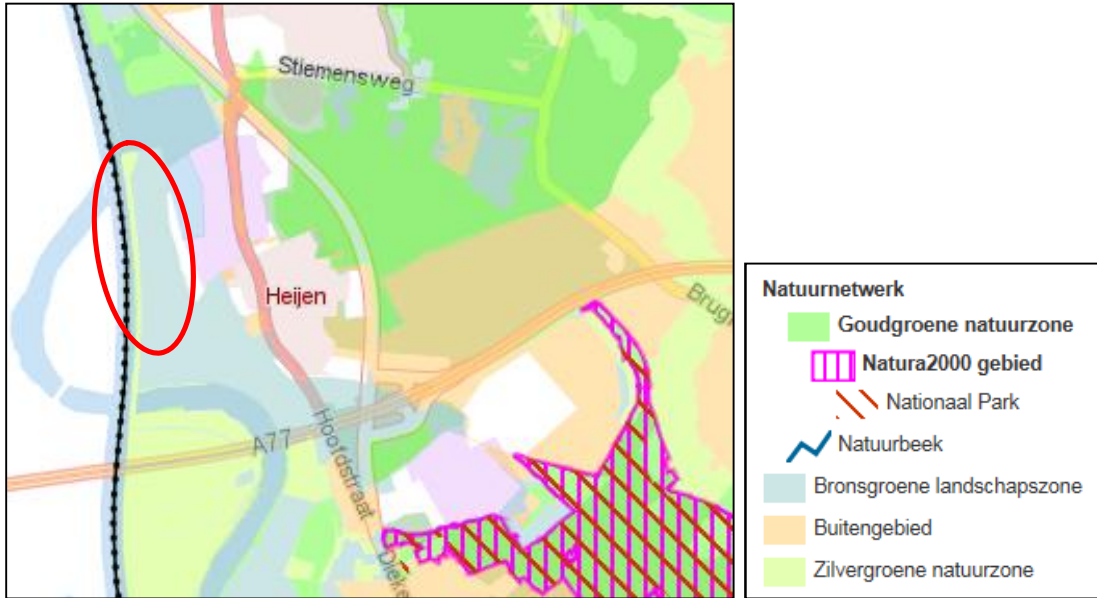
Op 12 december 2014 is door Provinciale Staten het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL2014) vastgesteld [7]. Dit POL2014 is in samenwerking met gemeenten en stakeholders opgesteld. Het POL2014 is een plan op hoofdlijnen. In samenhang met POL2014 zijn er programmatische beleidsdocumenten, een omgevingsverordening met bijbehorende beleidsregels en inpassingsplannen vastgesteld. Voor een aantal van de thema's, waarvoor in POL2014 op hoofdlijnen de ambities, opgaven, rolopvatting en aanpak zijn vastgelegd, zijn nadere regionale afspraken nodig voor de verdere operationalisatie van de aanpak.

In het POL2014 wordt voor de regio Gennep - Mook een belangrijke hoogwaterveiligheidsopgave gesignaleerd, naast hoogwaterveiligheidsopgaven voor de steden Venlo, Roermond en Maastricht.

In het POL2014 heeft het plangebied grotendeels een aanduiding bronsgroene landschapszone (zie figuur 2.3). Het beleid is in deze gebieden gericht op de kwaliteit en het functioneren van het regionaal watersysteem, ontwikkeling van de landbouw in balans met de omgeving, versterking van de kernkwaliteiten van het landschap en cultuurhistorie en recreatief medegebruik.

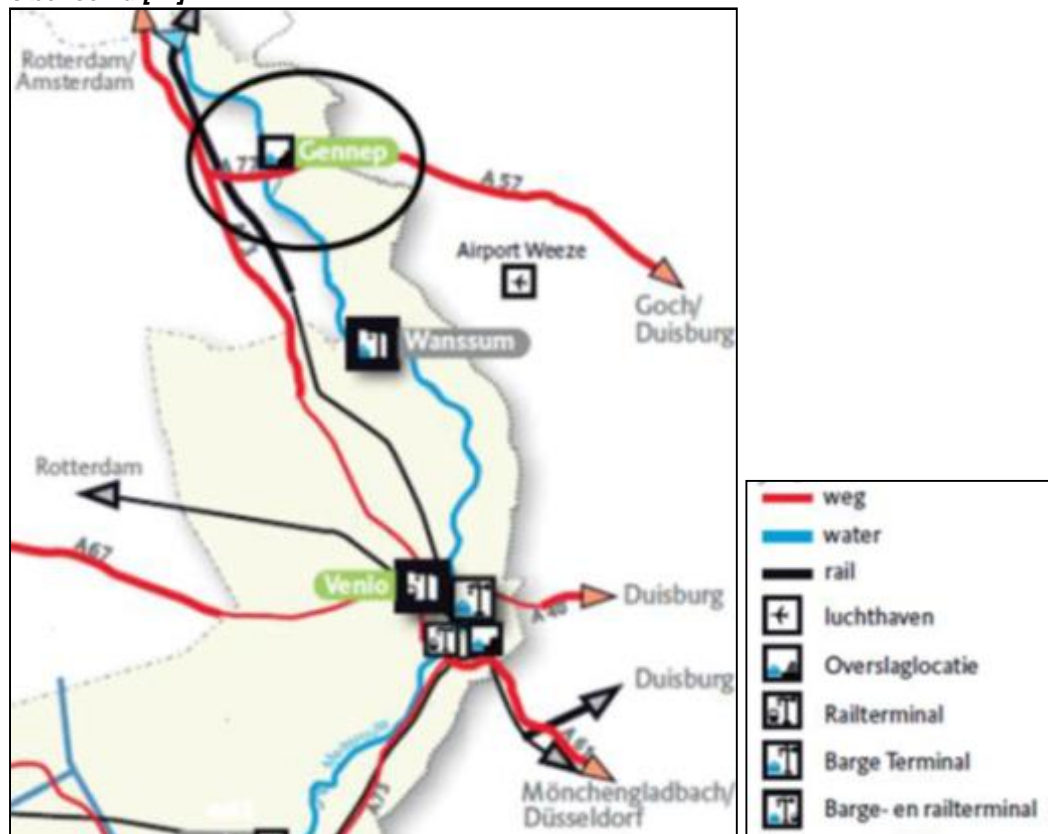
De strook grenzend aan de Maas heeft de aanduiding zilvergroene natuurzone. Deze is in het POL2014 gedefinieerd als een zone in het landelijk gebied, bestaande uit landbouwgebieden waar grote kansen liggen voor de ontwikkeling van natuurwaarden. De zilvergroene natuurzones zijn zwaarder beschermd dan de bronsgroene landschapszones.

Figuur 2.3 Uitsnede kaart Zonering Limburg uit het POL2014 (met een rode cirkel is het plangebied aangeduid) [7]



Daarnaast is het plangebied in het POL 2014 als regionale overslaglocatie benoemd (zie figuur 2.4).

Figuur 2.4 Uitsnede kaart Logistiek Netwerk Limburg waarin Haven Heijen als overslaglocatie is benoemd [11]



2.8 Omgevingsverordening Limburg 2014, versie 2015

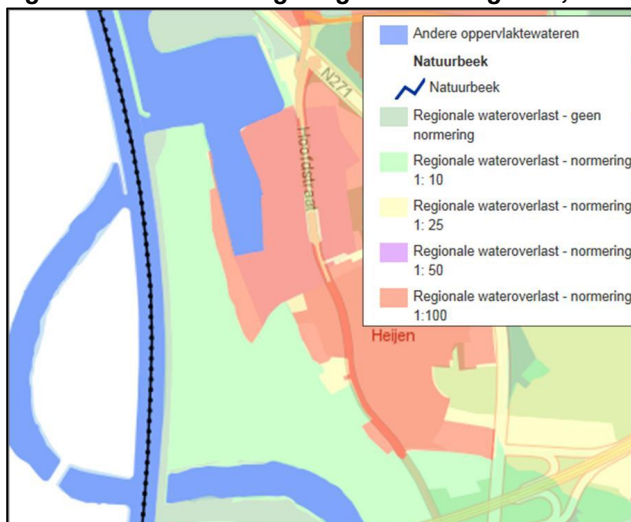
Eind 2014 is de Omgevingsverordening Limburg 2014 vastgesteld en na publicatie is deze in januari 2015 in werking getreden. De Omgevingsverordening Limburg is een samenvoeging van de eerdere Provinciale Milieuverordening, de Wegenverordening, de Waterverordening en de Ontgrondingenverordening, die met de inwerkingtreding van deze verordening zijn ingetrokken. In 2015 zijn vervolgens nog enkele wijzigingen doorgevoerd die in mei 2015 door GS zijn vastgesteld. In de Omgevingsverordening zijn regels en instructies uitgewerkt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Voor wat betreft de aanleg en uitbreiding van havens en bijbehorende bedrijventerreinen gaat het onder andere om de aspecten ruimte (onder andere ladder voor duurzame verstedelijking, goudgroene natuurzones en bronsgroene landschapszones), milieubeschermingsgebieden, water (onder andere regionale waterkeringen en regionale wateroverlast) en ontgrondingen (onder andere vrijstelling ontgrondingsvergunning voor het aanleggen van een haven).

Tenslotte wordt momenteel gewerkt aan een Wijzigingsverordening. Naar verwachting wordt deze eind 2016 door GS vastgesteld.

In de figuren 2.5 tot en met 2.7 zijn enkele uitsneden uit relevante themakaarten bij de Omgevingsverordening weergegeven. Het betreft de themakaarten:

- Normering regionale wateroverlast;
- Beschermingszones natuur en landschap;
- Veehouderij en Natura 2000.

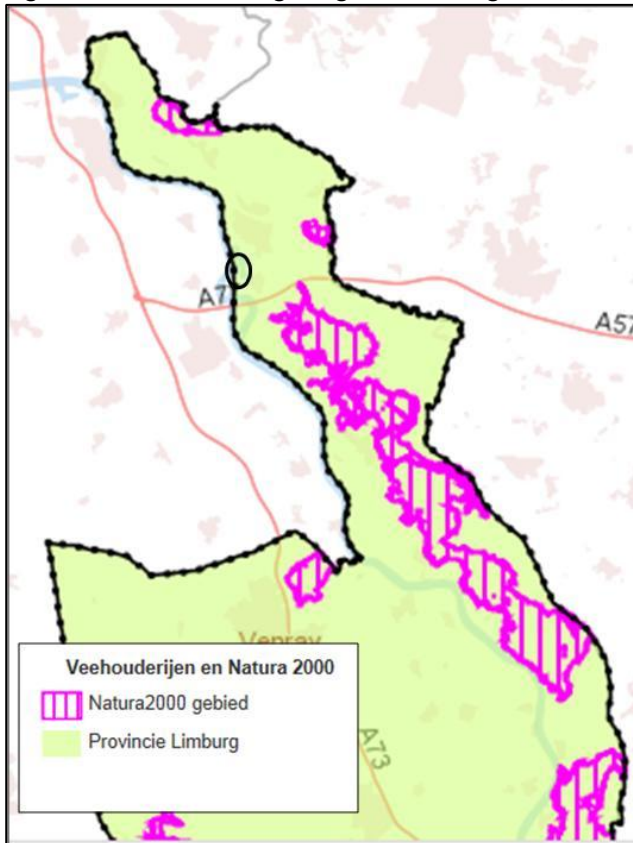
Figuur 2.5 Uitsnede Omgevingsverordening 2014, themakaart Normering regionale wateroverlast



Figuur 2.6 Uitsnede Omgevingsverordening 2014, themakaart Beschermingszones natuur en landschap



Figuur 2.7 Uitsnede Omgevingsverordening 2014, themakaart Natura 2000



2.9 Strategische regiovisie Bergen, Gennep en Mook en Middelaar

In 2010 hebben de gemeenten Bergen, Gennep en Mook en Middelaar gezamenlijk een strategische visie opgesteld, de Strategische Regiovisie [15]. Hierin geven deze gemeenten aan hoe ze de toekomstige ontwikkeling van de regio een impuls geven. In de Strategische Regiovisie zijn twee sleutelprojecten benoemd: de N271 (deze moet 'de toeristische en recreatieve etalage' van de regio worden (de ketting en de schakels)) en de ontwikkeling van het Maasdal. Het Maasdal moet integraal en gebiedsgericht worden benaderd waarbij projecten met elkaar verbonden worden.

Voor het stedelijke gebied vervult de regio een belangrijke functie voor toerisme en recreatie. Vanuit de regio Venlo bezien is de regio Gennep een groen gebied waarin onder andere het Maasdal een belangrijke rol vervult. Natuur en landschap vormen de basis voor toerisme en recreatie in de regio. Het is volgens de regiovisie dan ook van belang om de Maas beleefbaar te maken onder andere door het uitbreiden van wandel- en fietsroutes en het waternetwerk.

Een belangrijke ontwikkeling voor het Maasdal is de uitbreiding van Haven Heijen (voorheen ROC Heijen genoemd). Dit project wordt benoemd als belangrijk project (o.a. in het kader van de waterveiligheid) en als belangrijk project in het kader van de regionale werkgelegenheid. Door versterking van het vervoer over het water zullen wegen en kernen ontlast worden van vrachtverkeer wat een positief effect heeft op wonen en leefbaarheid.

2.10 Structuurvisie Buitengebied

De gemeenteraad van Gennep heeft op 15 februari 2012 de "Structuurvisie buitengebied gemeente Gennep – Borging Kwaliteitsmenu" vastgesteld [16].

In de Structuurvisie wordt onder meer aangegeven aan welke bedrijfsmatige ontwikkelingen in het buitengebied de gemeente in principe medewerking wil verlenen en welke kwaliteitsbijdrage daartegenover moet staan. Met de kwaliteitsbijdrage zullen projecten worden gefinancierd ter bevordering van de ruimtelijke kwaliteit van het buitengebied.

Eén van de basisprogramma's uit de Structuurvisie buitengebied is het garanderen van de veiligheid bij hoog water van de Maas, bijvoorbeeld door het aanleggen van hoogwatergeulen.

2.11 Vigerend bestemmingsplan

Binnen het plangebied waar de uitbreiding van Haven Heijen is voorzien vigeren twee bestemmingsplannen. Voor het noordelijke deel van het plangebied vigeert het bestemmingsplan Bedrijventerrein Hoogveld - De Groote Heeze 2012 (zie figuur 2.8) [17]. Dit bestemmingsplan is op 17 juni 2013 vastgesteld door de gemeenteraad van de Gemeente Gennep. In het bestemmingsplan heeft het noordelijke deel van het plangebied de bestemming 'Natuur'. Ook is sprake van de functieaanduiding 'specifieke vorm van natuur – ontgrondingen' voor het hele plangebied met de bestemming 'Natuur'. Ter plaatse van deze functieaanduiding is op basis van het bestemmingsplan een ontgroning mogelijk.

Figuur 2.8 Uitsnede vigerende bestemmingsplan noordelijk deel plangebied [17]

Voor het zuidelijke deel van het plangebied en de Maas vigeert het bestemmingsplan Buitengebied Gennep (zie figuur 2.9) [12]. De gronden binnen het plangebied hebben de bestemming 'Agrarisch met waarden – natuur en landschap'. Ook heeft het hele zuidelijke plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - ontwikkelingszone groen'. Voorgaande betekent dat de gronden in het plangebied zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en het versterken van de natuur- en landschapswaarden.

Figuur 2.9 Uitsnede vigerende bestemmingsplan zuidelijk deel plangebied [12]

2.12 Conclusie

Uit voorgaande paragrafen blijkt dat het planvoornemen grotendeels past binnen vigerend beleid (met uitzondering van enkele gedeelten van het bestemmingsplan) en sinds verscheidene jaren als belangrijk project wordt gezien door de diverse overheden. Ook blijkt dat de voorgenomen uitbreiding van Haven Heijen in beide sporen (vaarroute Maas / watergebonden bedrijvigheid en hoogwaterbescherming) een belangrijke rol speelt. Enerzijds versterkt de havenuitbreiding de mogelijkheden tot op- en overslag van goederen en anderzijds vormt de toegangsgeul van de havenuitbreiding een belangrijke schakel in het kader van de hoogwaterbescherming en de doorgaande ecologische Noord-Zuidverbinding.

3 Gebiedsbeschrijving

3.1 Bestaand grondgebruik

Het plangebied is in de huidige situatie in gebruik voor landbouwkundige doeleinden (akker en weiland), zie de luchtfoto in figuur 3.1. In het gebied staan verspreid enkele bosschages. Een beperkt deel van het plangebied (direct grenzend aan de bestaande haven) is door AVG in gebruik als opslagterrein voor grond en puin. De oevers zijn begroeid met gras, kruidachtige planten en struiken.

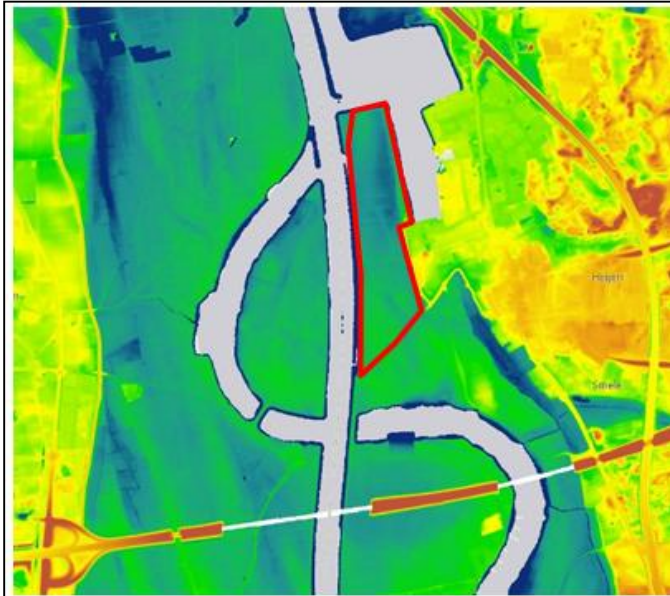
In het plangebied is een weg gelegen, de Witte Steen. Deze weg loopt vanaf de Boxmeerseweg in het zuiden door naar het noorden van het plangebied. Gedeeltelijk volgt de Witte Steen de primaire waterkering (zie paragraaf 3.3).

Figuur 3.1 Luchtfoto plangebied



Het maaiveld in het plangebied varieert van circa NAP +11,8 m tot NAP +10,4 m (zie figuur 3.2). De hoogteverschillen in het plangebied zijn gevormd door de voortdurende invloed van de Maas. Direct langs de Maas is een smalle geul aanwezig. Naar het oosten loopt de hoogte van het maaiveld geleidelijk op. Tegen de haven aan in het oostelijke deel bevindt zich een zogeheten beekdalbodem, welke overeenkomsten vertoont met de rivierklei van de Maas. Tot slot liggen in de directe omgeving bruggen en wegen waarvan de hoogteligging samenhangt met de vorm hiervan (constructies en grondlichamen).

Figuur 3.2 Hoogtekaart plangebied. Blauw is relatief laag gelegen, oranje en rood zijn relatief hoog gelegen. (bron: AHN)



3.2 Rivierplanologie

In het verleden zijn direct ten zuiden en ten westen van het plangebied twee grote Maasarmen rechtgetrokken. Nabij het plangebied is sprake van enkele obstakels voor de doorstroming van het Maaswater:

- De brug bij Gennepe;
- Het dijklichaam van de brug over de Maas (A77);
- Het dijklichaam ten westen van de Maas in het Boxmeersche Veld;
- De Maasbrug van Oeffelt – Gennepe.

Ook kennen beide oude Maasarmen (ten zuiden en ten westen van het plangebied) een zekere druk van stromend water.

Het plangebied ligt in het beheersgebied van Rijkswaterstaat (zie figuur 3.3). In deze figuur geeft de groene arcering het gebied aan waar Rijkswaterstaat beheerder is. In het gele gebied is het waterschap de beheerder. Het plangebied is gelegen in het stroomvoerend gedeelte van de Maas.

Figuur 3.3 Ligging van het zomer- en winterbed van de Maas (groen).



In tabel 3.1 is een overzicht opgenomen met de betrekkinglijnen waaruit blijkt hoe vaak een bepaald stuwpeil in de Maas (ter hoogte van rivierkilometer 153) gemiddeld voorkomt en wat de bijbehorende afvoer is.

Tabel 3.1 Betrekkinglijnen Maas 2013-2014 (rkm 153)

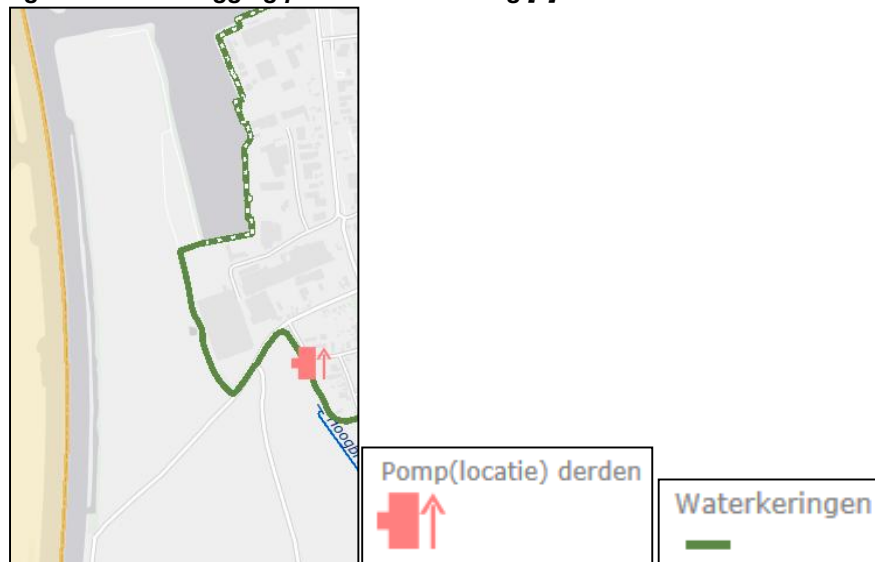
Aantal dagen per jaar dat de waterspiegel hoger ligt / herhalingstijd stuwpeil	Afvoer Borgharen (in m ³ /sec)	Peil (in m +NAP)
100 dagen per jaar	250	8,08
50 dagen per jaar	500	8,39
10 dagen per jaar	1.000	9,39
2 dagen per jaar	1.500	10,58
1 dag per 2 jaar	1.627	10,87
1 dag per 10 jaar	2.260	12,30
1 dag per 30 jaar	2.685	12,90
1 dag per 50 jaar	2.865	13,15
1 dag per 100 jaar	3.109	13,46
1 dag per 250 jaar	3.431	13,77
1 dag per 1.250 jaar	4.000	14,33

Bron: Rijkswaterstaat

Naar aanleiding van de overstromingen in de jaren negentig is door de ministers van VROM en V&W de beleidslijn Ruimte voor de Rivier opgesteld. Deze beleidslijn is sinds juli 2006 vervangen door de Beleidslijn Grote Rivieren. De Beleidslijn Grote Rivieren geldt voor alle grote rivieren in Nederland en is bedoeld om plannen en projecten in de uiterwaarden te beoordelen. De beleidslijn biedt slechts onder strikte voorwaarden mogelijkheden voor wonen, werken en recreëren in het rivierbed. De voorwaarden hebben betrekking op de afvoercapaciteit van de rivier ter plaatse: nieuwe activiteiten mogen de afvoer niet hinderen en geen belemmering vormen voor toekomstige verruiming van het rivierbed. Voor burgers en bedrijven die zich in het rivierbed vestigen, geldt verder dat eventuele schade als gevolg van hoogwater voor eigen rekening is. De Beleidslijn Grote Rivieren maakt het mogelijk om bestaande bebouwing in het rivierbed een nieuwe bestemming te geven waardoor leegstand voorkomen wordt. Daarnaast blijven delen van het rivierbed voorbehouden aan riviergebonden activiteiten zoals overslagbedrijven, scheepswerven en jachthavens. Ander gebruik is alleen mogelijk als er op andere locaties meer ruimte voor de rivier wordt gecreëerd.

3.3 Primaire waterkering

In het plangebied is een primaire waterkering van Waterschap Peel en Maasvallei gelegen (zie figuur 3.4) De kruin van de waterkering ligt in de huidige situatie op 14,25 à 14,50 m +NAP. Het stuwpeil van de Maas ligt op 7,80 m +NAP. De beschermingszone van de waterkering bedraagt 20 meter net zoals de buitenbeschermingszone die ook 20 meter is. Aan de buitenzijde van de waterkering zijn enkele op- en afritten aanwezig. Ook is sprake van een onderhoudsstrook die op de waterkering is gelegen. Aan de teen van de kade zijn recentelijk piping maatregelen uitgevoerd door Waterschap Peel en Maasvallei.

Figuur 3.4 Ligging primaire waterkering [8]

3.4 Bodemopbouw en geohydrologie

De regionale bodemopbouw is weergegeven in tabel 3.2 [9]. De bodem in en rond het plangebied is gevormd door de aanvoer van bodemstoffen van elders, onder meer door verplaatsing via wind, door de Maas en door beken. Klimaat, waterhuishouding, planten, dieren en de mens hebben de “dagzomende” bodem verder gevormd.

Tabel 3.2 Regionale bodemopbouw

Globale diepte (m -mv)	Samenstelling	Geohydrologische eenheid	Formatie
0 – 4	Zand (fijn/ matig fijn)	Deklaag	Boxtel
4 – 15	Zand (fijn / zeer grof)	Watervoerend pakket	Beegden
15 - 16	Zand (fijn)	Slecht doorlatende laag	Kiezelooliet

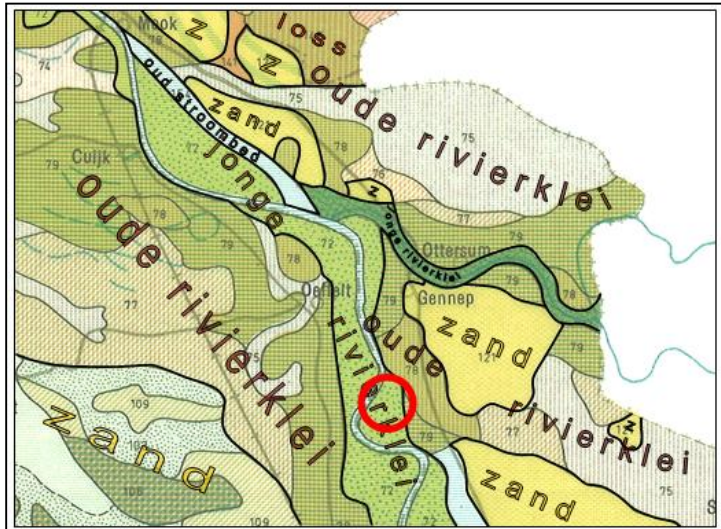
In het plangebied “dagzomen” rivierkleigronden, te weten jonge rivierklei waarin overigens ook zand voorkomt (zie figuur 3.5). Jonge rivierklei komt langs de Maas over een grote oppervlakte voor en bestaat uit zavel en klei. De rivierklei is afgezet op de zandgronden, die wat verder van de rivier te vinden zijn.

Het grondwater in het eerste watervoerend pakket stroomt in westelijke richting. Vanuit de hooggelegen gronden rond Siebengewald (ca. 16 tot 17m +NAP) en het aangrenzend gebied in Duitsland stroomt het grondwater door de bodem in de richting van het plangebied. Van belang is hierbij op te merken dat de bestaande havenarm hydrologisch gezien een dempende werking heeft op het plangebied.

In regionaal opzicht is ook het “inzijgen” van regenwater in de aangrenzende Maasduinen van belang. De interregionale grondwaterstroming trekt echter onder deze Maasduinen door in de richting van de Maas. Het water, dat in het noordelijkste deel van de Maasduinen (Gennepheide) de bodem in zakt stroomt in de ondergrond gedeeltelijk richting de Maas en gedeeltelijk richting de Niers. De freatische, ondiepe grondwaterstand op de locatie bedraagt circa 2,5 m -mv.

De onderzoekslocatie is niet gelegen in een waterwingebied of boringsvrije zone.

Figuur 3.5 Uitsnede uit de bodemkaart



3.5 Archeologie

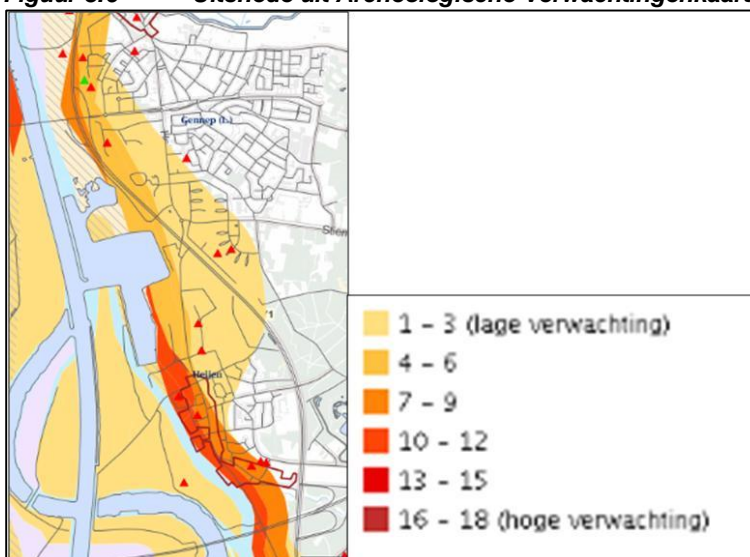
Het plangebied is voor wat betreft archeologie geen provinciaal aandachtsgebied en ook geen Rijksmonument. De gemeente Gennep is daarom bevoegd gezag op dit onderwerp en heeft in het vigerende bestemmingsplan onder andere de gemeentelijke beleidsnota met bijbehorende beleidskaart voor het plangebied opgenomen en vastgesteld.

Voor het plangebied, het bedrijventerrein Hoogveld en het aanliggende buitengebied geldt een lage archeologische verwachting en is op de verbeelding van het bestemmingsplan geen dubbelbestemming archeologie opgenomen en zijn er ook geen planregels. In dat kader hoeft dan ook geen omgevingsvergunning te worden aangevraagd.

In het Bestemmingsplan Buitengebied is een in omvang beperkt terreindeel met een dubbelbestemming 'Archeologie Waarde 4' weergegeven. Het gaat om een zone van geschat ca. 40 x 40 m helemaal aan de zuidoost kant van het plangebied. Waarschijnlijk betreft het hier een melding van een losse vondst.

De provincie Limburg gebruikt bij de beoordeling van ruimtelijke plannen de Archeologische Verwachtingenkaart Maasdal (AVM) tussen Mook en Eijsden, zoals opgesteld door de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE). In figuur 3.6 is een uitsnede van deze kaart opgenomen.

Figuur 3.6 Uitsnede uit Archeologische Verwachtingenkaart Maasdal



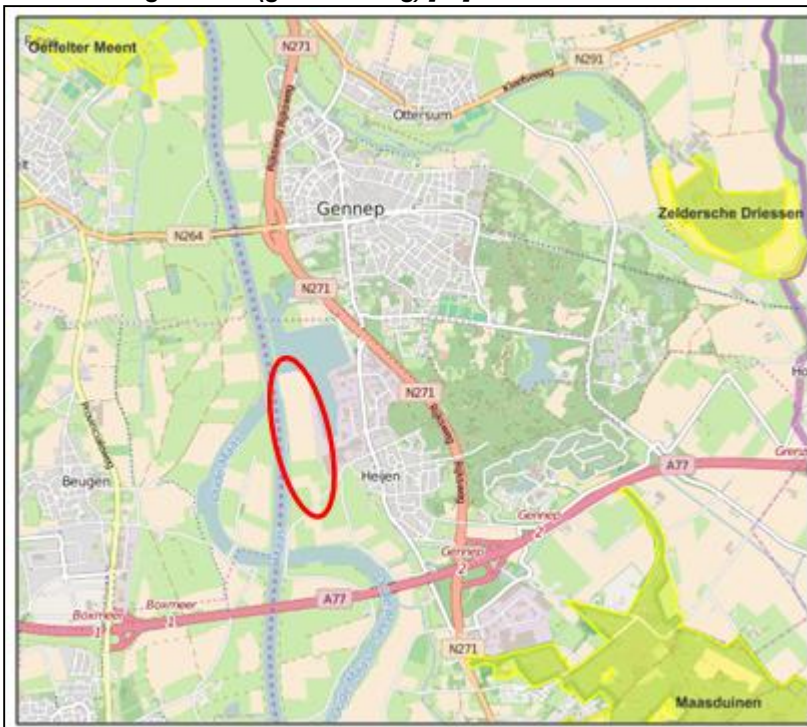
Hieruit blijkt dat het plangebied een lage archeologische verwachtingswaarde (score 2) heeft met op enkele plaatsen (de lichtblauwe arcering) een kans op voorkomen van vindplaatsen gerelateerd aan water gebonden economische en rituele activiteiten. Op deze plaatsen (natuurvriendelijke oever en bestaand en nieuw bedrijventerrein) zijn overigens geen ontgravingswerkzaamheden voorzien.

3.6 Natuur

De in het gebied aanwezige flora en fauna zijn gebonden aan de huidige in het terrein aanwezige situatie, die is ontstaan door de dynamiek van de Maas, en later in belangrijke mate door het menselijk gebruik.

Het plangebied is nabij enkele Natura 2000-gebieden gelegen (zie figuur 3.7). Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied betreft Natura 2000-gebied Maasduinen op een afstand van circa 2,15 km dat ten zuidoosten van het plangebied gelegen is.

Figuur 3.7 Ligging plangebied (rode cirkel) ten opzichte van nabij het plangebied gelegen Natura 2000-gebieden (gele arcering) [10].



Het plangebied ligt binnen de brongroene landschapszone en grenst aan de zilvergroene natuurzone, beter bekend als de Witte Steen ten westen van het plangebied (zie figuur 2.3). Goudgroene natuurzones liggen op enige afstand ten noorden en oosten van het plangebied. In de goudgroene natuurzone staat beschermen en versterken van de natuur centraal. De goudgroene natuurzone is onderdeel van het nationaal natuurnetwerk, ook wel ecologische hoofdstructuur (EHS) genoemd. In de zilvergroene natuurzone staat het benutten van kansen voor natuur centraal. De zilvergroene natuurzone kan worden gebruikt voor het aanleggen van extra natuur in kader van compensatieverplichtingen of het verbinden van 'goudgroene natuurzones'.

Het plangebied ligt binnen de brongroene landschapszone. De brongroene landschapszone omvat de landschappelijk waardevolle beekdalen en bufferzones rond bestaande natuurgebieden met de daarin aanwezige (extensievere) landbouwgebieden, monumenten, kleinere landschapselementen, waterlopen e.d. Een kwart van de brongroene landschapszone wordt gevormd door (het winterbed van) de Maas, hetgeen o.a. zichtbaar is binnen het plangebied.

3.7 Geluid

Bedrijventerrein Hoogveld is een gezoneerd bedrijventerrein met een geluidszone. Dit betekent dat op het bedrijventerrein bedrijven aanwezig zijn die in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken. Op basis van de Wet geluidhinder is het verplicht om voor deze bedrijventerreinen een geluidszone vast te stellen (zie figuur 3.8).

Op 15 oktober 1991 hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg de geluidszone van bedrijventerrein Hoogveld vastgesteld. In het vigerende bestemmingsplan is deze geluidszone verankerd. De geluidszone betreft een contour van 50 dB(A). Buiten de geluidszone mag de geluidsbelasting van het bedrijventerrein niet hoger zijn dan een geluidsbelasting van 50 dB(A). In de geluidszone zelf gelden beperkingen voor het oprichten van geluidsgevoelige objecten zoals woningen.

Figuur 3.8 Ligging geluidszone bedrijventerrein Hoogveld [17].



4 Probleem- en doelstelling

4.1 Probleemstelling

De reden om de uitbreiding van Haven Heijen nu op te pakken is gelegen in een aantal oorzaken. Deze oorzaken worden onderstaand op hoofdlijnen beschreven. In het MER en in het kader van het bestemmingsplan (ladder voor duurzame verstedelijking) wordt hier nader op ingegaan.

1. Huidige op- en overslagcapaciteit is ontoereikend

De initiatiefnemers (AVG en Teunesen) nemen bewust het initiatief om Haven Heijen uit te breiden omdat hun huidige op- en overslagcapaciteit ontoereikend is geworden. Er komen structureel meer én meer verschillende soorten materialen en schepen naar de haven, waardoor de op- en overslagbehoefte is toegenomen en de lengte van de bestaande loskade nu al te kort is. De huidige havencapaciteit is te klein, waarbij meespeelt dat de aan- en afvoer van materialen en goederen niet gelijkmatig verdeeld over een werkdag plaatsvindt. Alle bestaande kadelengete en het watergebonden bedrijventerrein worden nu benut en er is dan ook behoefte aan uitbreiding van zowel de kadelengete als de oppervlakte aan natte bedrijfskavels. Ook is er een gebrek aan opslagruimte omdat de fysieke werkruimte in de bestaande situatie te beperkt is. Hierdoor zijn inefficiënte bedrijfsprocessen ontstaan, zowel bedrijfseconomisch als milieutechnisch. Beide bedrijven hebben daarnaast belang bij groei en moeten daarbij kunnen inspelen op marktontwikkelingen. Het gebruik van de bestaande haven neemt de laatste decennia steeds meer toe, hetgeen ook past in de algemene ontwikkeling dat het bedrijfsleven ernaar streeft om transport zo efficiënt en zo milieuvriendelijk mogelijk te laten plaatsvinden, waaronder het streven naar zo veel mogelijk transport over water.

Figuur 4.1 Aanzienlijke drukte in de bestaande Haven Heijen.



Haven Heijen is een belangrijke regionale haven in Noord-Limburg en heeft een relevante distributiefunctie voor stuk- en bulkgoederen. Het verzorgingsgebied bevat met name noordoostelijk-Noord-Brabant, Noord-Limburg en de Duitse regio, waarin gelegen zijn Goch, Weeze en Kleef.

Uitbreiding van de overslagcapaciteit ten behoeve van AVG en Teunesen heeft als neveneffect dat meer ruimte ontstaat voor andere bedrijven (een voorbeeld is het op het bedrijventerrein Hoogveld gevestigde bedrijf SCA Hygiëne Products Gennep BV (verder SCA), zie ook hieronder). Daarnaast bestaat er nu al grote behoefte aan overslagcapaciteit in Heijen vanuit het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein De Brem om transport over water te stimuleren.

Met deze uitbreiding kan tevens ingespeeld worden op de toenemende behoefte aan bedrijfsruimte die mede is ingegeven door verbreding van de bedrijfsactiviteiten. Door de grotere werkruimte zal een efficiëncyslag plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld het opwaarderen van grondstoffen. Deze grondstoffen worden op dit moment per schip aan- en afgevoerd en door middel van vrachtwagens naar een installatie elders vervoerd. In de nieuwe situatie zal het opwaarderen van grondstoffen direct op het nieuwe bedrijventerrein plaats kunnen vinden waardoor het vrachtverkeer aanzienlijk zal afnemen. Zo komt er structureel bijvoorbeeld minimaal 6.000 ton/week aan ongewassen grind vanaf Well-Aijen per schip naar de haven om per vrachtwagen vervoerd te worden naar waslocaties elders. Dit betekent zo'n 1.200 ton aan scheepsverlading en 80 vrachtbewegingen (heen en terug) per dag. Deze vrachtbewegingen komen na uitbreiding van Haven Heijen te vervallen.

In de toekomst zullen daarnaast in de nabijheid van Haven Heijen diverse rivierverruimingsprojecten worden gerealiseerd in het kader van het Deltaprogramma waardoor ook in de toekomst behoefte blijft aan meer kadeflengte en werkruimte.

2. Regionale economische groei

Na jarenlange stagnatie ondervindt de Nederlandse economie momenteel weer groei. Voor de Nederlandse havens is er overigens nooit sprake van stagnatie geweest. Ook in de slechtste jaren trad er steeds enige groei op. Haalbaarheidsstudies en beleidsstukken uit het verleden en heden laten zien dat de economische kansrijkheid voor de uitbreiding van de Limburgse havens al die tijd gebleven is. Sinds het einde van de economische crisis ondervindt de Haven Heijen zelfs een aanzienlijke groei. Dat is dan ook één van de redenen dat de Haven Heijen in het POL genoemd wordt en dat de Gemeente Gennep samen met de andere Limburgse Havengemeenten en de Provincie Limburg een overeenkomst heeft gesloten om deze havens door middel van een gezamenlijke en structurele aanpak naar een hoger plan te tillen [4].

Om er voor te zorgen dat bedrijven in Haven Heijen hun groeiambities op de huidige locaties kunnen ontwikkelen en tevens om te voorkomen dat deze bedrijven hun activiteiten noodgedwongen naar elders buiten de Gemeente Gennep gaan verplaatsen, is een uitbreiding van het watergebonden haventerrein te Heijen een belangrijke voorwaarde.

Het initiatief zal de bedrijfseconomische positie van AVG en Teunesen versterken en ook leiden tot een uitbreiding van de werkgelegenheid (naar inschatting ± 30 werknemers).

De havenontwikkeling zal als een vliegwiel fungeren en daarmee andere economische activiteiten tot ontwikkeling laten komen. Daarnaast zullen niet alleen AVG en Teunesen profiteren van de ontwikkeling, maar ook andere Gennepse bedrijven. Daardoor bestaat de verwachting dat de werkgelegenheid ten gevolge van de havenuitbreiding zal toenemen.

Tenslotte is recentelijk de ontwikkeling van bedrijventerrein De Brem in sneltreinvaart tot stand gekomen. Dit bedrijventerrein is ten zuidoosten van de kern Heijen gelegen, aan de A77. De verwachting bestaat dat de wisselwerking tussen Haven Heijen en bedrijventerrein de Brem mogelijkheden biedt tot samenwerking waarbij vooral overslag en mogelijk ook beperkte containeroverslag wordt verwacht. Op bedrijventerrein De Brem is een grote logistieke dienstverlener gevestigd die op dit moment per as aanvoert. Wanneer in de toekomst via de haven Heijen per schip kan worden aan- en afgevoerd dan is de verwachting dat daar gebruik van zal worden gemaakt. Bekend is dat op de Brem meer logistieke bedrijven komen en de huidige ontwikkelaar heeft aangegeven dat hij grote behoefte heeft aan op- en overslag over water.

3. Herstructurering kavels

Het aantal beschikbare natte kavels in Limburg is op dit moment beperkt. Herstructurering van natte kavels is van belang zodat er extra hectares en ontwikkelruimte beschikbaar komt en bestaande bedrijven kunnen uitbreiden. Eén van de aanbevelingen uit de Havennetwerkvisie Limburg 2030 is dan ook om actief beleid te voeren om natte kavels door herstructurering vrij te maken voor de overslag van goederen [2].

Door de uitbreiding van Haven Heijen kunnen nieuwe natte kavels worden gecreëerd waardoor een herstructurering van de bedrijfskavels kan plaatsvinden. Hierdoor ontstaan vervolgens mogelijkheden voor gevestigde bedrijven om uit te breiden. Zo is bijvoorbeeld het op het bedrijventerrein gevestigde bedrijf SCA de laatste jaren fors uitgebreid. Dit bedrijf verwacht ook de komende jaren een verdere groei te realiseren. Om de groeiambitie van SCA mogelijk te kunnen maken, zal een gedeelte van het terrein dat AVG nu aan de bestaande haven in gebruik heeft aan SCA ter beschikking worden gesteld. SCA zou vervolgens gebruik kunnen maken van de aan- en afvoer van grondstoffen / producten per schip. De bedrijfsactiviteiten van AVG zullen gedeeltelijk verplaatst worden naar het nieuwe gedeelte van Haven Heijen.

4.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, waaronder begrepen ontwikkelingen op bedrijventerreinen, geldt het principe van duurzaam ruimte gebruik. De oorspronkelijke SER-ladder als voorheen opgenomen in de Nota Ruimte heeft in het Besluit ruimtelijke ordening een meer formele plek gekregen. De ratio achter deze 'ladder voor duurzame verstedelijking', zoals die is vastgesteld in artikel 3.1.6. tweede lid van Besluit ruimtelijke ordening, is verantwoord en duurzaam omgaan met beschikbare ruimte in ruimtelijke planvormingsprocessen. In dat kader dient te worden nagaan of sprake is van een actuele regionale behoefte. Is dat het geval, dan dient te worden bezien of die ontwikkeling kan worden gerealiseerd binnen het bestaand stedelijk gebied en zo niet, of de beoogde locatie buiten het stedelijk gebied multimodaal kan worden ontsloten.

Uit de kwalitatieve beschouwing in de vorige paragraaf blijkt dat er sprake is van een actuele regionale behoefte die binnen het bestaand stedelijk gebied niet kan worden gerealiseerd. Door de beoogde herstructurering en de keuze voor uitbreiding van een reeds bestaande haven, wordt invulling gegeven aan het principe van duurzaam ruimtegebruik middels de ontwikkeling van een multimodaal ontsloten bedrijventerrein. De aanwezige bedrijven kunnen zich doorontwikkelen en er wordt ruimte geboden voor nieuwe natte kavels door herstructurering op het bestaand bedrijventerrein Hoogveld / Grootte Heeze. Door de uitbreiding van de haven kan ook worden voorzien in een betere toekomstbestendigheid van het bedrijventerrein door te voorzien in een verbeterde bereikbaarheid via het water. Een en ander sluit ook goed aan bij de aanbevelingen uit de Havennetwerkvisie Limburg 2030.

In het kader van het bestemmingsplan voor de uitbreiding van het bedrijventerrein zal een nadere onderbouwing van de Ladder voor duurzame verstedelijking worden uitgewerkt. Hierin wordt tevens ingegaan op de wetswijziging die hierover onlangs is aangekondigd.

4.3 Doelstelling

Uit de vorige paragraaf blijkt dat er in de bestaande Haven Heijen primair een te kort is aan op- en overslagcapaciteit en dat het daarnaast van belang is dat de groeiambities voor watergebonden bedrijven worden gefaciliteerd ten behoeve van regionale economische groei. Deze problemen kunnen door een uitbreiding van de Haven Heijen opgelost worden.

De doelstelling van het planvoornemen is dan ook als volgt:

1. uitbreiden van de bestaande haven met nieuwe laad- en losvoorzieningen en hoogwaterbestendig watergebonden bedrijventerrein van minimaal 12 hectare en maximaal milieucategorie 5.3³. De nieuwe toegangsheul moet, net zoals de Maas, bevaarbaar zijn voor schepen van CEMT-klasse Vb. De kadelenge dient minimaal 1.100 meter te zijn. Het nieuwe bedrijventerrein is niet alleen voor gebruik door de initiatiefnemers, maar ook voor derden. Als nevendoeel kan hierbij worden genoemd dat de bestaande bedrijfskavels geherstructureerd kunnen worden.

Naast dit hoofddoel kunnen met het planvoornemen een aantal nevendoeelen / meekoppelkansen worden behaald:

2. bijdragen aan de opgave voor hoogwaterbescherming in het kader van het Deltaprogramma waarbij bij een debiet van 3.275 m³/s minimaal een veiligheid van 1:250 bij de kade gerealiseerd wordt. Vanwege het feit dat het nieuwe bedrijventerrein zich in het stroomvoerend rivierbed van de Maas bevindt beperkt de nieuwe bedrijvigheid zich tot watergebonden bedrijvigheid / overslagactiviteiten.
3. ontwikkelen van watergebonden natuur met een oppervlakte conform het Natuur- en Landschapsbeleid van de Provincie Limburg.

³ Onder bedrijven en milieuzonering wordt verstaan een voldoende ruimtelijke scheiding tussen enerzijds milieubelastende bedrijven/voorzieningen en anderzijds milieugevoelige gebieden, zoals woongebieden. Om het begrip hanteerbaar te maken is gebruik gemaakt van de door de VNG opgestelde Staat van bedrijfsactiviteiten (Bedrijven en milieuzonering, VNG, 2009). Per type bedrijf wordt voor een aantal aspecten (geur, geluid, stof, gevaar, verkeer, visueel, bodem en lucht) aangegeven wat de gewenste minimale afstand tot woongebieden is. Deze gegevens met de op de diverse aspecten genoemde richtafstanden leiden vervolgens tot de indeling in een milieucategorie van de betreffende bedrijfsactiviteit.

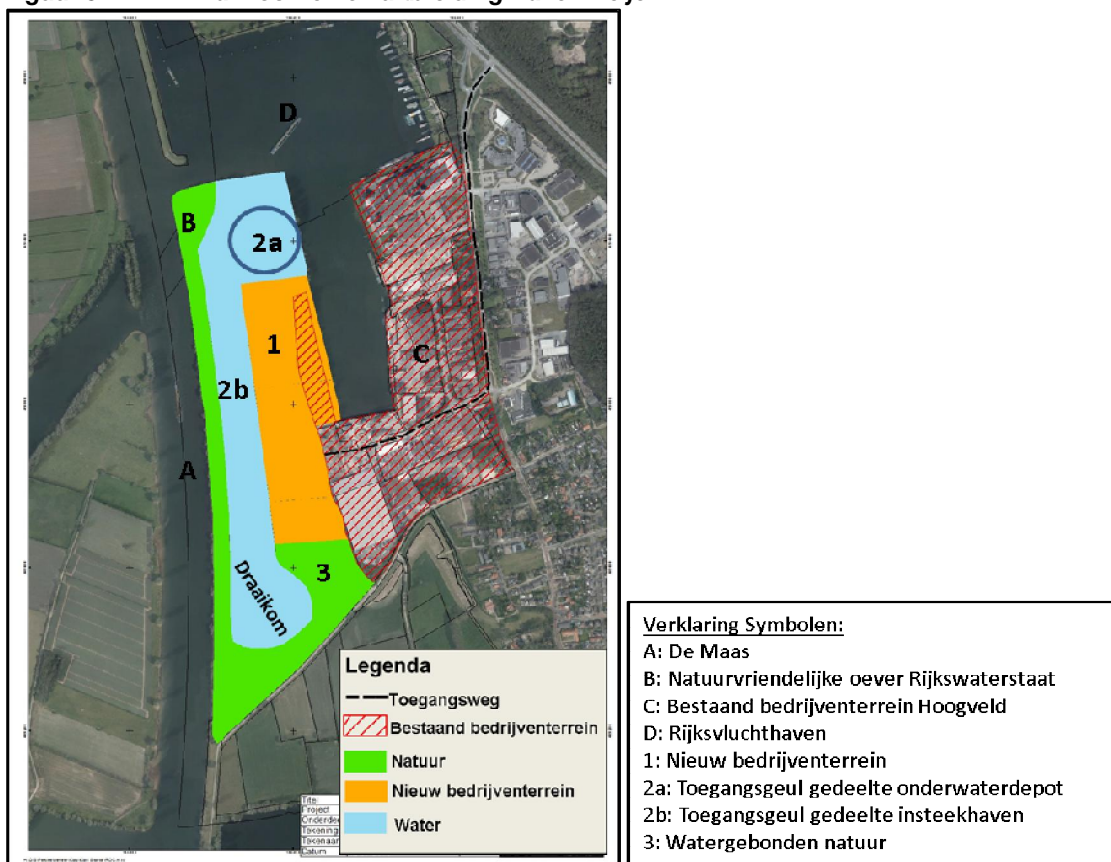
5 Planvoornemen, alternatieven en varianten

5.1 Planvoornemen

Het planvoornemen bestaat uit de volgende onderdelen (zie figuur 5.1):

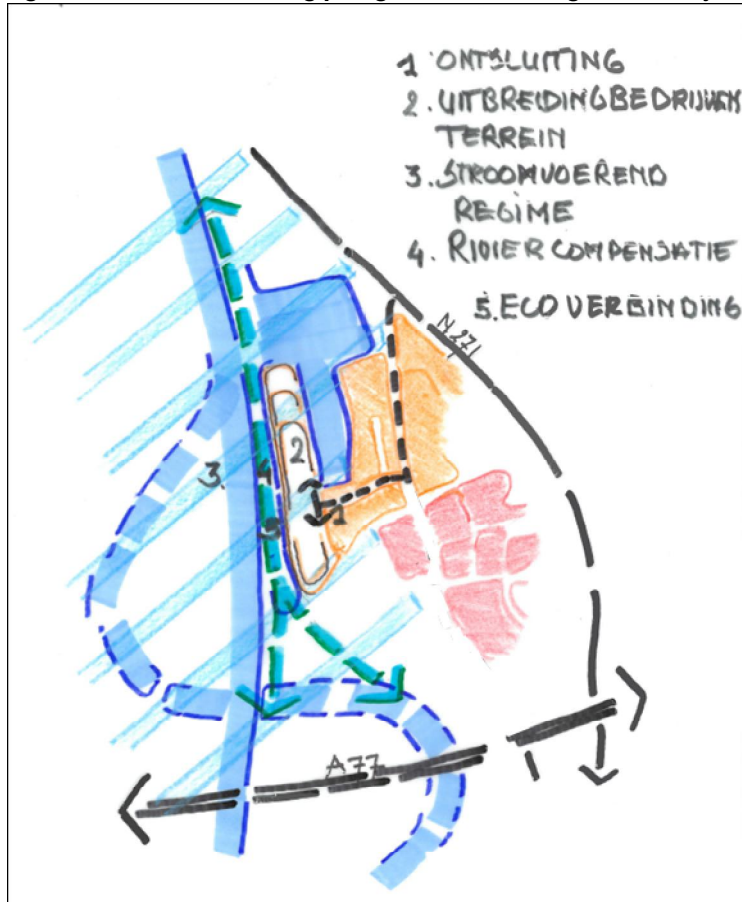
1. Realiseren van een watergebonden overslaglocatie / bedrijventerrein met een omvang van minimaal 12 hectare bruto en een kadeflengte van minimaal 1.100 meter (een mix van groene kade en damwand, nummer 1 in figuur 5.1);
2. Graven van een toegangsheul en draaikom inclusief een onderwaterdepot voor delfstoffen (nummers 2a en 2b in figuur 5.1). Dit gebied is in totaal 14,7 hectare groot. De toegangsheul is toegankelijk voor schepen van klasse Vb, heeft een vaarbreedte van circa 66 meter en is in totaal circa 90 m breed en exclusief draaikom circa 630 m lang. De toegangsheul is 6 meter diep. Het onderwaterdepot heeft een omvang van circa 3 ha. Het onderwaterdepot is nodig om als er grotere hoeveelheden delfstoffen aangeboden worden dan er ter plekke verwerkt kunnen worden, deze toch kunnen worden geaccepteerd. Deze kunnen dan later weer uit depot gehaald worden om verwerkt te worden. De nieuw te graven toegangsheul krijgt tevens een functie ten behoeve van hoogwaterbescherming (meekoppelkans).
3. Realiseren van watergebonden natuur (nummer 3 in figuur 5.1). Dit gebied is circa 11,9 hectare groot.

Figuur 5.1 Planvoornemen uitbreiding Haven Heijen



Voor de ontsluiting van het nieuwe bedrijventerrein wordt gebruik gemaakt van de bestaande infrastructuur. De aan- en afvoer van het bedrijventerrein loopt via de Hoofdstraat en de weg Hoogveld naar de N271. Vanuit de N271 kan het verkeer de A77 bereiken vanwaar het verkeer verder verspreid wordt. Deze ontsluiting geldt ook voor het nieuwe bedrijventerrein. Het nieuwe watergebonden bedrijventerrein wordt via het bestaande bedrijfsperceel van één van de initiatiefnemers (AVG) ontsloten. De aan- en afvoer vindt dan ook niet plaats via de kern van Heijen.

Figuur 5.2 Ontsluiting plangebied uitbreiding Haven Heijen



De as van de bestaande primaire waterkering (zie hoofdstuk 3) zal niet worden verplaatst. De uitbreiding van de haven vindt tegen de bestaande waterkering plaats. Ook de onderhoudsstrook op de waterkering blijft behouden waardoor de toegang tot de waterkering gegarandeerd is. Wel zullen de huidige op- en afritten aan de buitenzijde van de waterkering worden gewijzigd of verdwijnen.

Uitbreiding van de op- en overslagcapaciteit is er op gericht om het transport over water verder te intensiveren en voorkomt een toename van transport over de weg (met negatieve milieueffecten). Het stimuleren van transport over water is een vooropstaand bedrijfsbelang en dient daarnaast ook het algemeen belang.

In eerste instantie wordt met twee initiatiefnemende partijen (Teunesen en AVG) gestart met de realisatie van de infrastructuur van de havenuitbreiding. Voor de invulling van het nieuwe haventerrein wordt gekozen voor een opzet van de uitbreidingsplannen waarbij de insteek in eerste instantie vooral ligt op het opvangen van de groeiende eigen behoefte van de initiatiefnemers aan bedrijfsruimte voor watergebonden bedrijfsterrein gerelateerde activiteiten. Met de realisatie van deze infrastructuur van de havenuitbreiding is de haven gesteld voor toekomstige ontwikkelingen.

De uitbreiding van de haven biedt voldoende mogelijkheden om de komende jaren nieuwe en additionele ladingstromen te vervoeren. Met de uitbreiding van de haven kunnen (niet watergebonden) bedrijven uit Gennep en in de nabije regio (ook Duitsland) met bulk- en goederenstromen ook gebruik maken van de overslagfaciliteiten van deze locatie. Met name voor de grote industriële en logistieke bedrijven in Gennep en omgeving biedt dit kansen voor meer vervoer over water in plaats van via de weg.

In 1 à 2 jaar wordt de nieuwe toegangsheuvel gegraven en worden de laad- en loskades gerealiseerd. Daarna kan het bedrijventerrein in gebruik worden genomen. Een gedeelte van het materiaal dat vrij komt bij het graven van de toegangsheuvel wordt gebruikt voor het ophogen van de gronden ten behoeve van het nieuwe bedrijventerrein (werk met werk maken). Op deze manier wordt zoveel mogelijk voorkomen dat materiaal van elders aangevoerd dient te worden met alle bijbehorende verkeersbewegingen.

5.2 Van doelstellingen naar alternatieven

5.2.1 Doelen en milieueffectrapportage

De initiatiefnemers staan met hun planvoornemen een havenuitbreiding voor van minimaal 12 hectare in milieucategorie 5.3 en een kadeflengte van minimaal 1.100 meter. Dat betreft de primaire doelstelling van het initiatief. Daarnaast zijn er nog een tweetal nevendoelen/ meekoppelingen. Het betreft allereerst het leveren van een bijdrage aan de opgave voor hoogwaterbescherming en daarnaast het leveren van een bijdrage aan de opgave voor het ontwikkelen van watergebonden natuur. Zie voor de volledige doelstellingen van het project paragraaf 4.3.

Vanwege de omvang van de voorgenomen activiteit in het gebied en de mogelijke gevolgen ervan voor de omgeving, dient een milieueffectrapportage te worden uitgevoerd (zie hoofdstuk 1). Er is daartoe in overleg met de betrokken overheden voor gekozen om één gecombineerd Plan- en Project-MER op te stellen dat voor zowel het bestemmingsplan als de Ontgrondingsvergunning gebruikt kan worden.

5.2.2 Alternatieven en richtlijnen voor ontwikkeling daarvan

Een milieueffectrapportage is een onderzoek naar de milieugevolgen van een voorgenomen activiteit. Dat gebeurt aan de hand van alternatieven. Alternatieven zijn de mogelijke manieren waarop de voorgenomen activiteit kan worden gerealiseerd. Alternatieven worden niet willekeurig gekozen. Daar zijn praktische richtlijnen voor (zie Kenniscentrum InfoMil). Samenvattend komt het er op neer dat alternatieven met enige speelruimte aan de doelen moeten voldoen, alternatieven technisch mogelijk, maakbaar en betaalbaar moeten zijn, alternatieven onderscheidend en oplossing verbeterend qua milieueffecten moeten zijn en alternatieven bij moeten dragen aan de besluitvorming.

5.2.3 Ontwikkeling van alternatieven en varianten

Vanuit enerzijds de projectdoelstellingen en anderzijds de richtlijnen voor de ontwikkeling van alternatieven zijn de volgende overwegingen gemaakt over het in de alternatieven aan te brengen onderscheid:

- een groter watergebonden bedrijventerrein dan de vanuit de bedrijfsvoering minimale 12 ha zoals genoemd in de doelstellingen zal onderscheid in milieueffecten laten zien;
- extra hoogwaterafvoer kan zoals in de overheidsprogramma's veelal gebruikelijk plaatsvinden via een aparte toegangsheuvel/ hoogwaterhevel, of via een aparte groene hoogwaterhevel of via een verbreding van het doorstroomprofiel van de Maas zelf d.m.v. hevelverbreding of weerdverlaging;
- bij een groene hevel zal de doelstelling voor de kadeflengte van minimaal 1.100 meter niet gehaald worden, maar daar staat tegenover dat er dan meer accent op de doelstelling met betrekking tot watergebonden natuur wordt gelegd, hoewel uit eerdere projecten is gebleken dat de onderhoudskosten dan wel een aandachtspunt zijn.

Daarnaast zijn in de alternatieven uiteraard ook nog varianten mogelijk. De overwegingen hierover betreffen:

- een hoger bedrijventerrein sluit enerzijds beter aan bij de hoogte van de op het terrein gelegen waterkering, maar zal anderzijds leiden tot hogere bouw-, laad- en loskosten;
- een damwand is veelal een kostbare aangelegenheid, maar kan toch tot voordelen leiden m.b.t. laden en lossen van schepen;
- de diepte en de begroeiing van de toegangseul of de groene geul zal de effectiviteit van de hoogwaterbeschermingsmaatregel beïnvloeden;
- een slimme fasering van de uitvoering kan tot eerdere ingebruikname van de havenuitbreiding leiden;
- een groter of kleiner bebouwingspercentage van het watergebonden bedrijventerrein zal onderscheid in de milieueffecten geven.

5.3 Alternatieven

In het gecombineerde Plan- en Project-MER worden vanuit de alternatievenontwikkeling zoals beschreven in de vorige paragraaf naast het nulalternatief drie alternatieven beschouwd die onderstaand nader worden beschreven, namelijk:

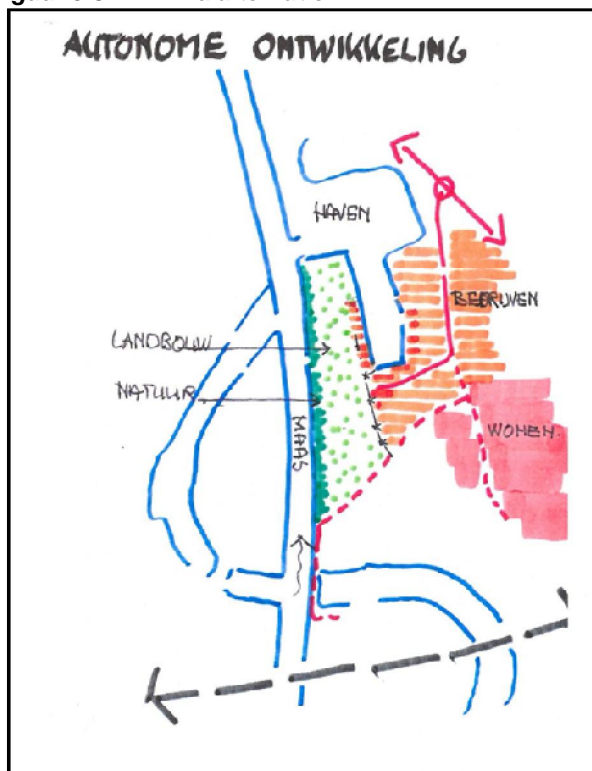
- Nulalternatief;
- Alternatief 'bedrijven met groene geul';
- Alternatief 'bedrijven met haven';
- Alternatief 'bedrijven langs de Maas'.

5.3.1 Nulalternatief

Dit alternatief vormt de referentiesituatie voor de effectvergelijking. In het nulalternatief vindt de realisering van de voorgenomen activiteiten niet plaats (zie figuur 5.3). Het gebied zal zich autonoom ontwikkelen. De gronden in het plangebied blijven in dit alternatief grotendeels in gebruik voor landbouw met daarnaast natuur (zie figuur 5.4).

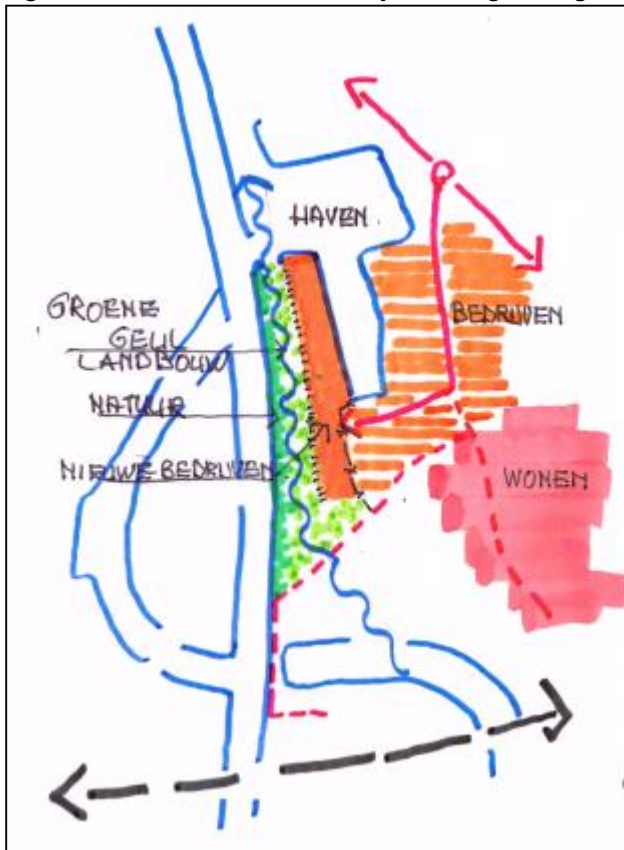
Mogelijk wordt in de toekomst direct ten zuiden van het plangebied een nieuwe hoogwatergeul gerealiseerd. Deze hoogwatergeul zou dan via het plangebied verbonden kunnen worden met het water van de te realiseren havenarm/geul om vervolgens verbonden te zijn met de Maas. De plannen voor deze nieuwe hoogwatergeul en de verbinding door het plangebied zijn echter nog niet concreet waardoor deze ontwikkeling geen onderdeel van het nulalternatief uit maakt.

Figuur 5.3 Nulalternatief



Figuur 5.4 Huidige situatie plangebied**5.3.2** Alternatief bedrijven met groene geul

In dit alternatief wordt parallel aan de Maas een groene, natuurlijk ogende hoogwatergeul gerealiseerd met een breedte van circa 90 m en een diepte van circa 2 m. Grenzend aan deze groene geul wordt een nieuw bedrijventerrein gerealiseerd. Dit nieuwe bedrijventerrein bestaat voor een deel uit watergebonden bedrijvigheid die aan de havenarm is gelegen. Daarnaast is voor een deel sprake van nieuw bedrijfsterrein dat minder geschikt is voor havengebonden bedrijvigheid omdat dit meest zuidelijke deel van het nieuwe bedrijventerrein niet verbonden is met de laad-/loskade. De groene geul is niet bevaarbaar voor schepen en er is ook geen kade aan deze zijde van het bedrijventerrein. Het nieuwe bedrijventerrein is eenzijdig (aan de oostkant) voorzien van een loskade. Vanwege de kortere lengte aan loskade gerelateerd aan nieuw bedrijventerrein zal meer intern transport per as nodig zijn. In totaal wordt in dit alternatief 12 hectare nieuw bedrijventerrein gerealiseerd (de breedte van het nieuwe bedrijventerrein is circa 150 meter) met een kadelengte van circa 780 meter. De bedoelde onderwateropslag is in dit alternatief binnen het plangebied niet mogelijk.

Figuur 5.5 Alternatief 'bedrijven met groene geul'

Een deel van het gebied is in de toekomst geschikt voor aangepast landbouwkundig gebruik (beheerslandbouw). Daarnaast is sprake van een optimale landschappelijke inpassing door de realisatie van de groene geul met natuur.

De dimensie van de groene geul wordt bepaald door de riviercompensatie die vanuit de Rivierenwet benodigd is om het nieuwe bedrijventerrein middels ophoging te kunnen realiseren. Verdere rivierverruiming in het kader van de klimaatsopgave wordt niet in dit alternatief gerealiseerd maar wordt ook naar de toekomst toe niet onmogelijk gemaakt. De groene geul moet vooral een bijdrage leveren aan natuurontwikkeling en ecologische verbindingen.

Aangezien de groene geul onlosmakelijk deel van het riviersysteem uit maakt zal de geul in de eindsituatie door Rijkswaterstaat worden beheerd.

5.3.3 Alternatief bedrijven met haven

Dit alternatief betreft het planvoornemen. In tegenstelling tot het vorige alternatief wordt in dit alternatief geen groene geul parallel aan de Maas gerealiseerd maar een nieuwe toegangsgeul die tevens dienst doet als hoogwatergeul voor de benodigde riviercompensatie. De toegangsgeul is toegankelijk voor schepen van klasse Vb, heeft een vaarbreedte van circa 66 meter en is in totaal circa 90 m breed en exclusief draaikom circa 630 m lang. De toegangsgeul is 6 meter diep. De groene zone tussen de Maas en de nieuwe toegangsgeul zorgt voor een landschappelijke inpassing door de natuurlijke inrichting. Grenzend aan de nieuwe havenarm wordt een nieuw bedrijventerrein gerealiseerd dat volledig havengerelateerd is. Dit bedrijventerrein heeft een oppervlakte van 12 hectare (de breedte van het nieuwe bedrijventerrein is circa 175 – 200 meter) en een kadellengte van circa 1.100 meter. De bedoelde onderwateropslag is voorzien ten noorden van het nieuwe bedrijventerrein en heeft een omvang van circa 3 ha. In het meest zuidelijke deel van de nieuwe havenarm wordt een draaikom gerealiseerd met een oppervlakte van circa 4 ha zodat schepen kunnen draaien.

De initiatiefnemers beheren zelf de havenarm.

Figuur 5.6 Alternatief 'bedrijven met haven'

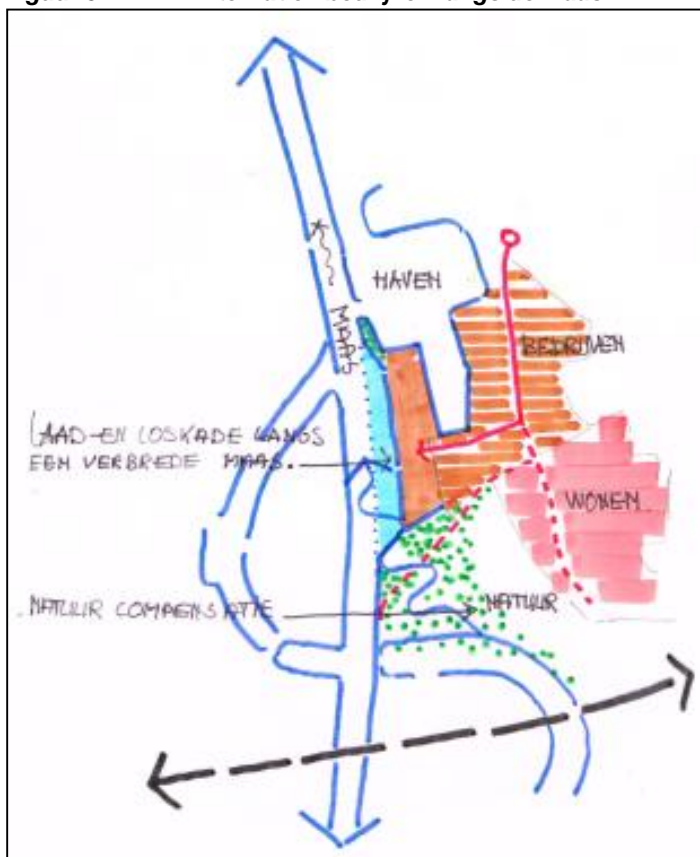


5.4 Alternatief bedrijven langs de Maas

In dit alternatief staat het nieuwe watergebonden bedrijventerrein direct in verbinding met de Maas. De bestaande natuurvriendelijke oever wordt hierbij verwijderd en er wordt een uitkassing in de Maas gemaakt. Wel is er nog sprake van een dam tussen de bestaande binnenhaven en de Maas. Het nieuwe watergebonden bedrijventerrein is, net als de Maas, toegankelijk voor schepen van klasse Vb. Het nieuwe bedrijventerrein heeft een oppervlakte van circa 14 ha (de breedte van het nieuwe bedrijventerrein is circa 180 à 200 meter) en een kadelenkte van circa 1.200 meter. De bedoelde onderwateropslag is, net zoals bij het voorgaande alternatief, voorzien ten noorden van het nieuwe bedrijventerrein en heeft een omvang van circa 3 ha. Ten zuiden van het plangebied wordt nieuwe natuur gerealiseerd ter compensatie van de natuur die verdwijnt door planrealisatie (onder andere de natuurvriendelijke oever langs de Maas). Ook blijft de natuur aan de noordzijde van de dam tussen de bestaande binnenhaven en de Maas in beperkte mate behouden.

Aangezien de nieuwe haven onlosmakelijk deel van het riviersysteem uit maakt vanwege de open verbinding met de Maas zal de haven in de eindsituatie door derden worden beheerd.

Figuur 5.7 Alternatief 'bedrijven langs de Maas'



5.5 Varianten

Naast de in de vorige paragraaf beschreven alternatieven, worden in het MER de volgende varianten onderzocht:

- Hoogte bedrijventerrein: de alternatieven gaan uit van een bedrijventerrein met een hoogte van 14 m +NAP. Daarnaast zal voor de alternatieven een variant worden onderzocht waarbij het bedrijventerrein een hoogte van 14,90 à 15,00 m + NAP heeft. Deze hoogte is gebaseerd op toekomstige dijkverhogingen vanwege klimaatveranderingen en de aanpassingen van de normen door het waterschap voor de hoogte van de waterkeringen. In de huidige situatie heeft de waterkering een kruinhoogte van 14,25 à 14,50 m + NAP.

- Aard van de loswal/kade: in de alternatieven wordt een loswal gerealiseerd met een talud en meerpalen. Daarnaast wordt voor de alternatieven een variant onderzocht waarbij de loswal wordt gerealiseerd met behulp van een combinatie van damwand, meerpalen en groene kaden.
- Maximalisering waterstandsdeling Maas: voor de alternatieven zal een variant worden onderzocht waarbij de effecten op de waterstandsdeling op de Maas wordt vergroot en de bijdrage aan het Deltaprogramma wordt vergroot. Dit betekent dat een optimalisatie wordt gezocht tussen de diepte van de geul en de begroeiing/het beheer in de eindsituatie.
- Fasering: voor de alternatieven wordt een variant onderzocht waarbij de fasering dusdanig wordt aangepast ter bespoediging van het nieuwe bedrijventerrein zodat de economische activiteiten zo snel mogelijk ontplooid kunnen worden.
- Bebouwingspercentage: de hoeveelheid bebouwing van het nieuwe watergebonden bedrijventerrein is afhankelijk van het type bedrijvigheid dat zich op het bedrijventerrein zal vestigen. Voor de alternatieven worden daarom twee varianten onderzocht met betrekking tot bebouwingspercentage. In de ene variant is het bebouwingspercentage 75% en bij de andere variant 40%.

6 Reikwijdte en wijze van effectbeoordeling

6.1 Reikwijdte MER

In het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de begrippen plangebied en studiegebied. Het plangebied is het gebied waarop 'Uitbreiding Haven Heijen' betrekking heeft (zie figuur 6.1). Het studiegebied is het totale gebied waarin milieueffecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten in het plangebied, kunnen optreden. Het studiegebied is dus omvangrijker dan het plangebied en kan per milieuaspect verschillen. Per milieuaspect zal in het MER het studiegebied worden bepaald.

Het plangebied ligt ten zuiden van de kern Gennep en ten noordwesten van de kern Heijen. Het plangebied grenst aan de noord- en oostkant aan de bestaande toegangsheuvel van bedrijventerrein Hoogveld. Aan de westkant grenst het plangebied aan de Maas en aan de zuidkant aan de Boxmeerseweg. De totale omvang van het plangebied bedraagt circa 34,1 hectare. Aan de noordzijde van de huidige binnenvaart liggen de Rijksvluchthaven met ligplaatsen voor woonboten en jachthaven De Paesplas voor watersportrecreanten.

De binnenvaart Heijen maakt onderdeel uit van het bedrijventerrein Hoogveld. Dit bedrijventerrein grenst aan het naastgelegen bedrijventerrein De Groote Heeze dat ten oosten van bedrijventerrein Hoogveld is gelegen. Deze beide bedrijventerreinen worden gescheiden door de Hoofdstraat die de beide terreinen ontsluit met de provinciale weg N271 en verderop de Rijksweg A77.

Figuur 6.1 Exacte begrenzing van het plangebied



6.2 Inhoud MER

De kern van het gecombineerde Plan- en Project-MER wordt gevormd door de beschrijving van de milieueffecten die als gevolg van de voorgenomen activiteiten worden verwacht. Daarnaast moeten redelijke alternatieven/varianten voor de invulling van het gebied worden beschreven en op hun milieueffecten worden beoordeeld. Het MER moet (vrij naar de wettekst) de volgende onderdelen bevatten:

- 1) een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd;
- 2) een beschrijving van de voorgenomen activiteit en de bandbreedte die redelijkerwijs in beschouwing dient te worden genomen, inclusief motivering voor de bandbreedte (alternatieven of varianten);
- 3) een overzicht van eerder vastgestelde plannen die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven bandbreedte;
- 4) een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven bandbreedte daarvoor gevolgen kunnen hebben en van de te verwachten autonome ontwikkeling van dat milieu;
- 5) een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteiten en de beschreven bandbreedte kunnen hebben en een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven;
- 6) een vergelijking van de als gevolg van onderdeel 4) beschreven verwachte ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor milieu van elk van de in beschouwing genomen bandbreedte;
- 7) een overzicht van de leemten in de onder 4) en 5) bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens;
- 8) een zelfstandig leesbare samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieueffectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven bandbreedte.

6.3 Beoordelingskader

In het MER worden de effecten van de uitbreiding van Haven Heijen aan de hand van alternatieven en varianten beschreven en beoordeeld. Het gaat hierbij niet alleen om de negatieve effecten; ook positieve effecten worden beschreven. De effectbeschrijving richt zich vooral op de voor besluitvorming relevante milieuaspecten. De effecten worden beschreven ten opzichte van de autonome ontwikkeling van het plangebied, waarbij het nulalternatief als referentiesituatie geldt. De effectbeoordeling zal plaatsvinden op een schaalniveau dat past bij het schaalniveau waarop het m.e.r.-plichtige besluit (het bestemmingsplan en de ontgrondingsvergunning) wordt uitgewerkt.

In de effectbeschrijvingen wordt aangegeven of effecten tijdelijk of permanent zijn. Ook wordt aangegeven welke mitigerende en/of compenserende maatregelen mogelijk en/of noodzakelijk zijn.

Om de milieueffectenanalyse systematisch te kunnen uitvoeren, is een beoordelingskader opgesteld. In dit beoordelingskader is per milieuaspect een aantal toetsingscriteria geformuleerd. In tabel 6.1 is het beoordelingskader weergegeven.

Tabel 6.1 **Overzicht beoordelingscriteria MER**

Milieuaspect	Beoordelingscriterium
Bodem	Beïnvloeding bodemkwaliteit
	Beïnvloeding bodemopbouw en geomorfologie
	Beïnvloeding aardkundige waarden
Water	Beïnvloeding grondwaterstanden
	Beïnvloeding grondwaterstromingen
	Beïnvloeding oppervlaktewater
	Beïnvloeding grond- en/of oppervlaktewaterkwaliteit
	Vertroebeling van de Maas in de uitvoeringsfase
	Beïnvloeding waterstanden Maas (hoogwater)
	Gevolgen voor scheepvaart op de Maas
	Stabiliteit primaire waterkering en dam tussen de nieuwe toegangseul en de Maas
Natuur	Beïnvloeding van Natura 2000-gebieden
	Beïnvloeding van Nationaal Natuurnetwerk
	Beïnvloeding van beschermde natuur- en diersoorten
	Mogelijkheden voor ontwikkeling van nieuwe natuur / Kaderrichtlijn Water (KRW)
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Beïnvloeding van de openheid en schaal van het landschap
	Beïnvloeding van bijzondere landschapsstructuren, patronen en elementen
	Verlies of aantasting van cultuurhistorisch waardevolle structuren, patronen en elementen
	Verlies of aantasting van archeologische waarden
Woon- en leefmilieu	Gevolgen voor de verkeersintensiteiten, bereikbaarheid auto en verkeersafwikkeling
	Gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en –veiligheid (o.a. kruispunten).
	Beïnvloeding geluid door wegverkeer en scheepvaartverkeer
	Beïnvloeding geluid door nieuwe bedrijvigheid
	Beïnvloeding luchtkwaliteit (NO ₂ , PM ₁₀ , PM _{2,5} , grof stof/waaiwuil)
	Geurhinder
	Hinder en overlast door trillingen
	Beïnvloeding externe veiligheid (rivier de Maas, bedrijventerrein, wegen, leidingen).
	Inpassen kabels en leidingen
	Niet gesprongen explosieven
	Beïnvloeding nautische veiligheid en gevolgen Rijksvluchthaven

De effectanalyse zal waar nodig kwantitatief (met berekeningen) worden uitgevoerd. Waar berekeningen niet nodig of mogelijk zijn, zal de effectanalyse kwalitatief (op basis van expert judgement) worden uitgevoerd.

In het MER zal per toetsingscriterium het milieueffect worden uitgedrukt op basis van de onderstaande schaal:

- ++ sterk positief effect;
- + positief effect;
- 0 geen positief en geen negatief effect;
- negatief effect;
- sterk negatief effect.

Het onderling wegen van verschillende milieuaspecten maakt geen onderdeel uit van het gecombineerde Plan- en Project-MER. Een dergelijke afweging moet door de betrokken bestuursorganen plaatsvinden. De milieueffecten van de alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van het nulalternatief (zie paragraaf 5.3.1).

6.4 Aandachtspunten per milieuaspect

Het plangebied waar de uitbreiding van Haven Heijen is voorzien, kent enkele specifieke gebiedskenmerken die in het MER op voorhand extra aandacht dienen te krijgen. Het betreft ook enkele aandachtspunten die zijn gebleken uit gesprekken tussen de initiatiefnemers en de betrokken overheden en andere belanghebbenden. Onderstaand zijn deze aandachtspunten per milieuaspect kort beschreven.

Bodem en niet gesprongen explosieven

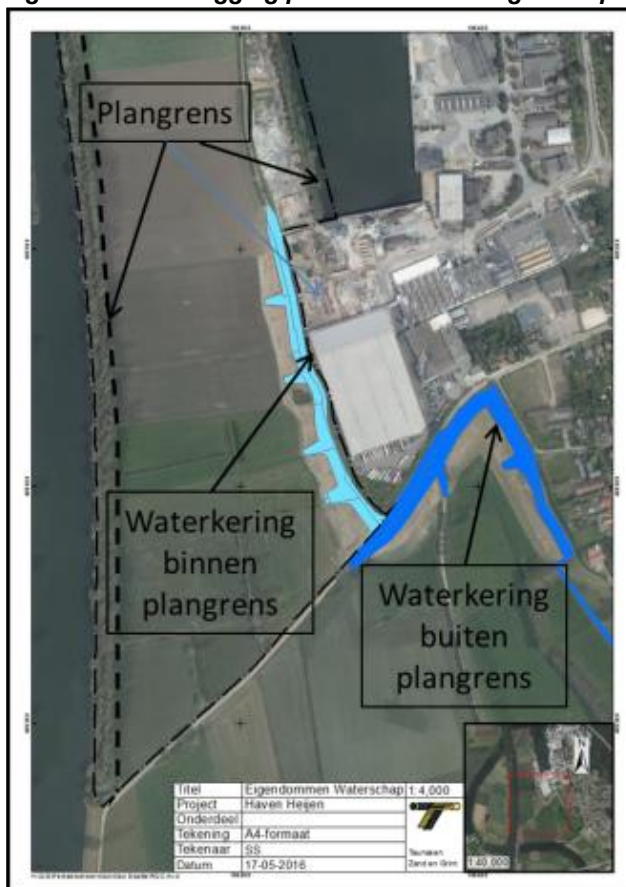
Het bedrijventerrein wordt opgehoogd met materiaal dat vrij komt bij het graven van de toegangsecul. In het MER zal worden beschouwd of dit vrijkomende materiaal voldoende is qua hoeveelheid maar ook of de kwaliteit geschikt is voor gebruik op het nieuwe watergebonden bedrijventerrein. Door bodemonderzoek uit te voeren zal blijken wat de kwaliteit van het vrijkomende materiaal is.

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog heeft het plangebied midden in de frontlinie gelegen en naar verwachting zullen er dan ook nog niet gesprongen explosieven in de ondergrond aanwezig zijn. In het kader van het MER zullen deze niet gesprongen explosieven worden opgespoord en waar nodig worden verwijderd.

Water

Het is van belang dat de stabiliteit van de primaire waterkering in het plangebied gegarandeerd is (zie figuur 6.2). Dit geldt ook voor de dam tussen de nieuwe toegangsecul en de Maas. Daarom wordt geotechnisch onderzoek uitgevoerd naar de stabiliteit en overige van belang zijnde aspecten (o.a. piping, doorvoer kabels en leidingen en verkeersontsluiting voor de waterkering) van de waterkering en de dam. Ook zal rekening gehouden moeten worden met mogelijke toekomstige dijkverhogingen vanwege klimaatsveranderingen (toekomstbestendigheid).

Figuur 6.2 Ligging primaire waterkering in het plangebied



Daarnaast zijn de effecten op de Maas een belangrijk aandachtspunt, zeker vanwege de ligging van het plangebied in het stroomvoerend gedeelte van de Maas. Negatieve effecten door planrealisatie op de waterstanden van de Maas moeten worden voorkomen. Om inzicht te krijgen in de positieve en negatieve effecten op de waterstanden van de Maas, onder andere voor wat betreft de opvang van piekafvoeren, zullen daarom hydraulische ofwel rivierkundige berekeningen worden uitgevoerd waarin de effecten van de voorgenomen activiteiten binnen het plangebied op de omgeving (het nader te bepalen studiegebied, zie paragraaf 6.1) worden onderzocht. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de invloed van het planvoornemen op de naastgelegen Rijksvluchthaven.

In dat kader wordt ook het oppervlaktewater en het grondwater beoordeeld op verandering in kwaliteit als gevolg van het planvoornemen.

Voor wat betreft de hydrologische effecten op het grondwater, ter plaatse en in de omgeving van het planvoornemen worden gelet op de aard van de ingreep niet of nauwelijks effecten verwacht. Uiteraard zullen in het MER nog wel de effecten op grondwater worden beschouwd door de verandering in grondwaterstanden en grondwaterstromen te bepalen.

Door planrealisatie zal het aantal schepen in de binnenhaven beperkt toenemen. In dit kader vormt de nautische veiligheid een aandachtspunt, deze veiligheid (o.a. in verband met de in de bestaande binnenhaven gelegen rijksvluchthaven) moet ten allen tijde geborgd zijn. In het MER zal hier specifiek aandacht aan worden besteed.

Natuur

Op de dam tussen de Maas en het plangebied heeft Rijkswaterstaat onlangs een natuurvriendelijke oever gerealiseerd. In het MER zal worden beschouwd wat de effecten op deze natuurvriendelijke oever zijn van planrealisatie (in zowel positieve als negatieve zin). Daarnaast vormt de ligging van het plangebied nabij onder andere het Natura 2000-gebied Maasduinen een belangrijk aandachtspunt. Met name het aspect stikstofdepositie is hierbij van belang. Met behulp van stikstofberekeningen zal worden aangetoond wat het effect van planrealisatie op nabij gelegen Natura 2000-gebieden (waaronder Maasduinen) is.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschappelijk is het van belang dat het nieuwe bedrijventerrein wordt ingepast in zijn omgeving. Dit geldt niet alleen voor de Heijense kant van het plangebied maar ook voor het gebied aan de overzijde van de rivier (o.a. betoncentrale en binnenhaven). In het MER zal daarom aandacht zijn voor de landschappelijke inpassing van het nieuwe watergebonden bedrijventerrein.

Een ander aandachtspunt betreft archeologie. Door archeologisch onderzoek uit te voeren zal blijken of sprake is van belangrijke archeologische waarden in het plangebied.

Woon- en leefmilieu

Voor het woon- en leefmilieu geldt een aantal aandachtspunten waarvan de verkeersveiligheid een zeer belangrijk aandachtspunt is. In het MER zal worden beschouwd wat het effect van het planvoornemen op de verkeersveiligheid is en of maatregelen nodig zijn. Hiervoor zal een verkeersstudie worden uitgevoerd waarin onder andere naar de verkeersaantrekkende werking van het plan wordt gekeken en naar de effecten voor bestaande kruispunten op bedrijventerrein Hoogveld (o.a. in verband met langzaam verkeer).

Het planvoornemen is erop gericht het transport over water te intensiveren en daarmee een toename van transport over de weg te voorkomen. In de verkeersstudie van het MER wordt dit nader onderbouwd.

Een ander aandachtspunt betreft de geluidszone van het nieuwe bedrijventerrein. Bedrijventerrein Hoogveld is namelijk een gezoneerd bedrijventerrein. Door uitbreiding van de Haven Heijen zal de geluidszone in de gemeenten Gennep en Boxmeer aangepast moeten worden.

Effecten op het woon- en leefmilieu van de kern Heijen zullen middels verschillende onderzoeken (geluid, luchtkwaliteit en verkeer) inzichtelijk worden gemaakt. Indien noodzakelijk zullen ook maatregelen worden onderzocht. In dit kader zal naast effecten voor burgerwoningen ook gekeken worden naar de gevolgen voor de in de vluchthaven gelegen woonboten, mede in relatie tot de recent veranderde wet- en regelgeving voor woonboten.

Ladder voor duurzame verstedelijking

De zogeheten Ladder voor duurzame verstedelijking is de laatste jaren een belangrijk en verplicht instrument geworden waarmee in het kader van het MER en de bestemmingsplanwijziging wordt vastgesteld of de voorgenomen uitbreiding van het bedrijventerrein op de planlocatie voorziet in de actuele regionale behoefte (zie ook paragraaf 4.2).

7 De procedure

7.1 De m.e.r.-procedure

Op 16 maart 2016 heeft het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Genep de gemeenteraad geïnformeerd over het planvoornemen van de uitbreiding van Haven Heijen. Tijdens deze bijeenkomst is aangegeven dat de initiatiefnemers eerst een verkenning naar de economische en maatschappelijke voordelen van de uitbreiding van Haven Heijen zullen uitvoeren. Op 9 mei 2016 is voorgaande tevens toegelicht tijdens een Raadscommissiebijeenkomst.

Een eerste Verkenning is opgesteld en voorgelegd aan de Gemeente. Daarbij is de Gemeente tevens verzocht om in te stemmen met het starten van de m.e.r. procedure door deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor te bereiden.

De m.e.r.-procedure voor dit project, wordt in een aantal stappen doorlopen:

1. *Openbare kennisgeving*: wanneer een initiatiefnemer voornemens is een plan te gaan opstellen waarvoor een m.e.r.-procedure moet worden doorlopen, moet dit openbaar worden gemaakt. De bekendmaking vormt de formele start van de m.e.r.-procedure. In deze kennisgeving wordt tevens aangegeven wie in de gelegenheid worden gesteld om advies over de inhoud van het gecombineerde Plan- en Project-MER uit te brengen.
2. *Raadplegen bestuursorganen*: na de kennisgeving dienen de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen milieurapport te worden bepaald. Bestuursorganen die met het plan te maken krijgen, worden over de voorgenomen ontwikkeling geraadpleegd. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau is het document waarmee deze raadpleging wordt uitgevoerd. Betrokken partijen worden in de gelegenheid gesteld hun zienswijzen en bedenkingen aan te geven, zodat deze meegenomen kunnen worden bij het opstellen van het gecombineerde Plan- en Project-MER. De notitie wordt gedurende een periode van 6 weken voor eenieder ter visie gelegd en er kunnen zienswijzen worden ingediend. Tevens wordt in deze tweede procedurestap de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Cie-mer) gevraagd een advies uit te brengen over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Bij het opstellen van het MER zal rekening worden gehouden met binnengekomen zienswijzen en uitgebrachte adviezen.
3. *Opstellen Milieurapport (gecombineerd Plan- en Project-MER) en ontgrondingsvergunning*: mede aan de hand van de reacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt vervolgens het milieurapport opgesteld. Hierin worden het voornemen, eventuele varianten en alternatieven beoordeeld op hun milieueffecten. Tijdens deze derde procedurestap wordt tevens het (voor)ontwerp van het bestemmingsplan opgesteld en de ontgrondingsvergunning. Het (voor)ontwerpbestemmingsplan, het gecombineerde Plan- en Project-MER en de ontgrondingsvergunning door het bevoegd gezag worden gezamenlijk vastgesteld en ter inzage gelegd.
4. *Terinzagelegging en inspraak*: na vaststelling liggen de documenten gedurende 6 weken ter inzage. Tijdens de tervisielegging kan eenieder mondeling of schriftelijk een reactie op de documenten geven. Tijdens deze periode wordt tevens aan de Cie-mer gevraagd of zij het plan wil toetsen op volledigheid, juistheid en objectiviteit.

5. *Motiveren in het definitieve ontwerpplan*: mede op basis van de inspraakresultaten en adviezen en met in achtneming van de uitkomsten van het MER, stelt het bevoegd gezag vervolgens het definitieve bestemmingsplan vast en wordt de definitieve ontgrondingsvergunning verleend.
6. *Bekendmaking en mededeling van het plan*: na vaststelling van het bestemmingsplan en verlening van de ontgrondingsvergunning, worden deze bekend gemaakt.
7. *Evaluatie en monitoring*: nadat de plannen zijn gerealiseerd, dienen de werkelijk optredende milieueffecten in beeld te worden gebracht en geëvalueerd. In het MER wordt daarvoor een eerste aanzet gegeven.

Gestreefd wordt naar een gecoördineerde aanpak waarbij bestemmingsplan en ontgrondingsvergunning samen optrekken.

7.2 Te raadplegen instanties

Bij het bepalen van de reikwijdte en het detailniveau van het gecombineerde Plan- en Project-MER 'Uitbreiding Haven Heijen' raadpleegt het bevoegd gezag (de gemeenteraad van Gennep en Provinciale Staten van de Provincie Limburg) in ieder geval de wettelijk voorgeschreven bestuursorganen (artikel 7.11b Wet milieubeheer). De gemeenteraad van Gennep en Provinciale Staten zijn voornemens in ieder geval de volgende instanties over dit project te raadplegen:

- Gedeputeerde Staten van Limburg;
- Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Gennep;
- Gemeente Boxmeer;
- Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie;
- LLTB;
- Dorpsraad Heijen/Gennep (Hèjje Moijer);
- Andere bedrijven bedrijventerrein Hoogveld;
- Rijkswaterstaat;
- Schuttevaer;
- Waterschap Peel- en Maasvallei;
- Commissie voor de m.e.r.

Om de bevoegde instanties en de omgeving intensief te betrekken bij de planvorming rondom de uitbreiding van Haven Heijen zullen zowel een projectgroep als een klankbordgroep in het leven worden geroepen. In de projectgroep zullen de bevoegde instanties deelnemen. Andere belangrijke actoren (waaronder de andere bedrijven op het bedrijventerrein Hoogveld en de Dorpsraad) zullen voor de klankbordgroep worden uitgenodigd door de initiatiefnemers.

7.3 Reacties

Er is een openbare kennisgeving gepubliceerd die aangeeft welke procedure de Gemeente Gennep en de Provincie Limburg wensen te volgen in het kader van het gecombineerde Plan- en Project-m.e.r. voor 'Uitbreiding Haven Heijen'. Daarnaast ligt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gedurende zes weken voor eenieder ter inzage en kunnen zienswijzen worden ingediend. Bij het opstellen van het MER zal hiermee rekening worden gehouden.

Reacties kunnen per post worden aangeleverd aan:

Gemeente Gennep
T.a.v. de heer S. Peters
Postbus 9003
6590 HD Gennep

Bijlage 1

Geraadpleegde literatuur

Geraadpleegde literatuur

Nummer bron	Bronvermelding
1	Besluit milieueffectrapportage 1994 http://wetten.overheid.nl/
2	Provincie Limburg, Havennetwerkvisie Limburg 2030. Maastricht, 2012.
3	Buck Consultants International, Onderzoek goederenstromen havens Limburg. Verdieping bulk- en stukgoedstromen. Nijmegen, 6 september 2013.
4	Provincie Limburg, Uitvoeringsagenda Blue Ports Limburg februari 2015. Partijen werken samen aan de versterking van de economische functie van de havens in Limburg. Maastricht, februari 2015.
5	Provincie Limburg en De Maaswerken, Tracébesluit Zandmaas / Maasroute. Maastricht, 2003.
6	Provincie Limburg en De Maaswerken, Provinciaal Omgevingsplan Limburg, ontwerp aanvulling Zandmaas. Maastricht, 2002 en partiële herziening 2004.
7	Provincie Limburg, Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2014. Maastricht, 12 december 2014.
8	Waterschap Peel en Maasvallei, Legger. Geraadpleegd 5 juli 2016.
9	Dinoloket, www.dinoloket.nl Geraadpleegd 5 juli 2016.
10	Ministerie van Economische Zaken, Gebiedendatabase. Geraadpleegd 5 juli 2016.
11	Provincie Limburg, Actieprogramma Logistiek Limburg en uitvoeringsprogramma Logistiek. Maastricht, 17 maart 2015.
12	Gemeente Genneep, Bestemmingsplan buitengebied Genneep. Genneep, 3 april 2012.
13	Provincie Limburg, Concept-synthesedocument "Op weg naar een adaptieve uitvoeringsstrategie voor de Limburgse Maasvallei. Maastricht, februari 2016.

14	Provincie Limburg, Deltaprogramma Rivieren: voorkeursstrategie Maasvallei. Onderzoeksrapportage fase 2 regioproces. Maastricht, 17 december 2013.
15	Strategische regiovisie Bergen, Gennepe, Mook en Middelaar. Gebiedsontwikkeling Maasduinen. Keuren, kiezen en excelleren. 24 februari 2010.
16	Gemeente Gennepe, Structuurvisie buitengebied gemeente Gennepe – Borging kwaliteitsmenu. Gennepe, 15 februari 2012.
17	Gemeente Gennepe, Bestemmingsplan bedrijventerrein Hoogveld – De Groote Heeze 2012. Gennepe, 17 juni 2013.
18	Provincie Limburg, Omgevingsverordening 2014. Maastricht, december 2014.
19	RCE, Archeologische verwachtingenkaart Maasdal, AVM. Amersfoort, juli 2015