waterschap limburg

met de omgeving, voor de omgeving

Nota van Antwoord zienswijzen

- **Ontwerp Projectplan Waterwet dijkversterking Willem Alexanderhaven Roermond**
- **Ontwerp besluit leggerwijziging**
- **Ontwerp uitvoeringsbesluiten**

100% versie
Datum: 21 juli 2022

Zaaknr. 2021-Z37780
Docnr. WLDOC-1142526069-20159

waterschap limburg

met de omgeving, voor de omgeving

1. Inleiding

1.1 Inleiding

Het ontwerp van het Projectplan Waterwet dijkversterking Roermond-Alexanderhaven, de bijbehorende ontwerp uitvoeringsbesluiten en het ontwerp besluit leggerwijziging (hierna: ontwerp besluiten) hebben van 10 december 2021 tot en met 20 januari 2022 ter inzage gelegen. Eenieder werd in de gelegenheid gesteld om zienswijzen in te dienen. Op het Ontwerp Projectplan Waterwet zijn 10 zienswijzen binnengekomen. Op het ontwerpbesluit leggerwijziging zijn 6 zienswijzen binnengekomen en op de ontwerp uitvoeringsbesluiten zijn 6 zienswijzen binnengekomen.

De ontvangen zienswijzen zijn geregistreerd. Aan de indieners is een ontvangstbevestiging gezonden met daarin een registratienummer. Met onderstaande opzoektabel kan bij het ontvangen registratienummer het bijbehorende zienswijzenummer worden opgezocht.

nummer indiener	Registratienummer	datum zienswijze	ingekomen op
OPPW 001	DOC-00218652	2 januari 2022	7 januari 2021
OPPW 002	DOC-00220324	11 januari 2022	12 januari 2022
OPPW 003	DOC-00223866 DOC-00233264	19 januari 2022 7 februari 2022	19 januari 2022 8 februari 2022
OPPW 004	DOC-00223918 DOC-00230527	19 januari 2022 4 februari 2022	19 januari 2022 7 februari 2022
OPPW 005	DOC-00223912 DOC-00230517	19 januari 2022 4 februari 2022	19 januari 2022 7 februari 2022
OPPW 006	DOC-00223921 DOC-00230526	19 januari 2022 4 februari 2022	19 januari 2022 7 februari 2022
OPPW 007	DOC-00223914 DOC-00230521	19 januari 2022 4 februari 2022	19 januari 2022 7 februari 2022
OPPW 008	DOC-00223907	19 januari 2022	19 januari 2022
OPPW 009	DOC-00223931	januari 2022	20 januari 2022
OPPW 010	DOC-00225577	januari 2022	26 januari 2022
OBL 001	OPPW 003		
OBL 002	OPPW 004,005,006,007		
OBL 003	OPPW 008		
OVA 001	OPPW 003		
OVA 002	OPPW 004,005,007		
OVA 003	OPPW 006,008		
OVK 001	OPPW 004,005,007		
OVK 002	OPPW 006,008		

In hoofdstuk 2 van deze Nota van Antwoord wordt reactie gegeven op de ingediende zienswijzen. Ter inleiding wordt in hoofdstuk 2 eerst een algemene beschouwing gegeven over een aantal uitgangspunten bij de totstandkoming van het Ontwerp Projectplan waterwet dijkversterking Willem-Alexanderhaven. Achtereenvolgens worden de volgende onderwerpen nader toegelicht:

1. de verplichtingen van het Waterschap, op grond van de Waterwet, in relatie tot buitendijks gelegen gebieden;
2. de consequenties van hoogwater en bereikbaarheid als gevolg van de voorgenomen dijkversterking;
3. de wijze van omgang met meekoppelkansen en de doorlopen variantenafweging.

In de paragrafen 2.1 t/m 2.3 zijn de ingediende zienswijzen vervolgens per ontwerp besluit samengevat en van een reactie voorzien. Er is tevens aangegeven of en hoe met de zienswijzen rekening is gehouden.

In hoofdstuk 3 van deze Nota van Antwoord zijn de ambtshalve wijzigingen opgenomen die hebben plaatsgevonden ten opzichte van de ontwerpbesluiten.

1.2 Ontvankelijkheid indieners

De ontwerp besluiten hebben met ingang van 10 december 2021 tot en met 20 januari 2022 ter inzage gelegen. Gedurende die termijn kon eenieder een zienswijze tegen de ontwerp besluiten kenbaar maken.

De openbare kennisgeving over de ter inzage legging van de ontwerp besluiten heeft plaatsgevonden middels:

- publicatie op de website www.overheid.nl (provinciaal blad en waterschapsblad).
- publicatie op www.waterschaplimburg.nl/actueel/bekendmakingen.

Diverse belanghebbenden hebben, voorafgaand aan de afloop van de ter inzage termijn, bij Provincie Limburg een verzoek ingediend voor een aanvullende termijn van 2 tot 4 weken voor het nader aanvullen van hun zienswijzen. Provincie Limburg heeft, in overleg met het Waterschap Limburg, ambtshalve besloten om aan dit verzoek tegemoet te komen. Geconstateerd is dat, rekening houdend met dit uitstel, alle ingekomen zienswijzen tijdig zijn ingediend en daarmee ontvankelijk zijn.

2. Zienswijzen en reactie

Verplichtingen op grond van Waterwet in relatie tot buitendijkse gebieden
Meerdere bedrijven in de haven en de bewoner van de (bedrijfs)woning op het terrein van BESIX stellen dat hun bedrijfsterrein binnendijks moeten worden gebracht. Hun economische belangen en bestaande rechten zouden niet juist bij de besluitvorming zijn betrokken, terwijl het waterschap deze (economische) belangen, concreet de economische bewoonbaarheid, op grond van zijn grondwettelijke zorgplicht en de doelstellingen van artikel 2.1 lid 1 Waterwet bij zijn besluitvorming had moeten betrekken.

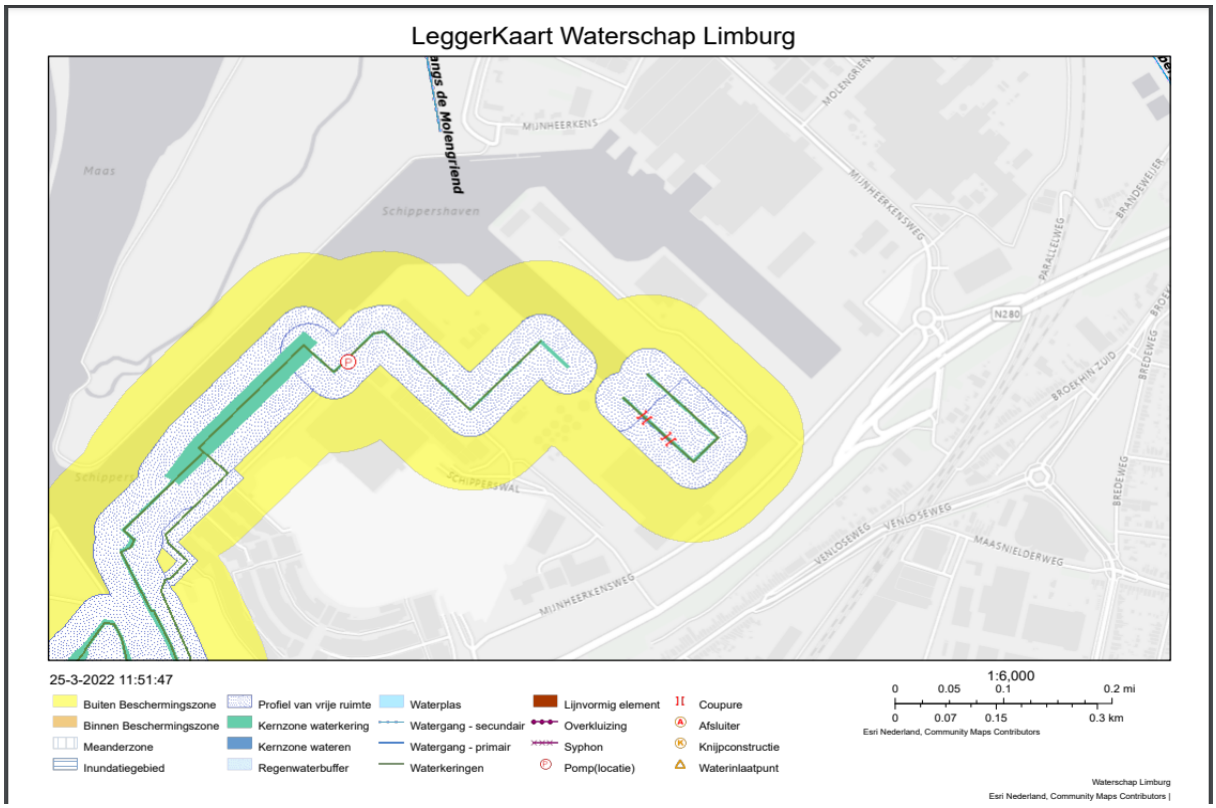
De zorgplicht van de overheid om zorg te dragen voor de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu is vastgelegd in artikel 21 van de Grondwet. Deze zorgplicht is onder meer uitgewerkt in de doelstellingen van artikel 2.1 van de Waterwet. Een van de doelstellingen is het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen en wateroverlast. De doelstellingen van de Waterwet geven het kader voor de uitvoering van de Waterwet[1] en dus ook voor de reikwijdte van de taken van het waterschap ten aanzien van waterkeringen. Daartoe stelt de Waterwet normen voor de waterkeringen. De wet gaat sinds de wijziging van de Waterwet vanwege de nieuwe normering voor primaire waterkeringen uit van de dijktrajecten vermeld in bijlage 1 bij de wet. Deze normen zijn de wettelijke uitwerking van de zorgplicht van de betrokken overheden voor de waterveiligheid. Uit artikel 2.2 van de wet blijkt dat de normen gelden voor de gebieden gelegen *binnen* de dijktrajecten. Gebieden *buiten* de primaire waterkeringen – buitendijkse gebieden – vallen buiten de zorgplicht van het waterschap voor de bewoonbaarheid van het land, waar het gaat om maatregelen tegen overstromingen en wateroverlast.[2] Het systeem van de wet, en daarmee de reikwijdte van de zorgplicht, is dat bewoners en bedrijven in buitendijks gebied, dat wil zeggen buitendijks ten opzichte van de primaire kering, zelf verantwoordelijk zijn voor het treffen van gevolgbeperkende maatregelen tegen eventuele wateroverlast vanuit het aangrenzende oppervlaktewaterlichaam en zelf het risico van waterschade dragen[3].

De door de bedrijven en de bewoner op het terrein van BESIX aangehaalde uitspraak van 13 maart 2019 van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft niet de door hen kennelijk gesuggereerde betekenis. Inderdaad bevestigt de Afdeling in die uitspraak dat de regels uit de Waterwet ook strekken tot de bescherming van de belangen van diegenen van wie het woon- en leefklimaat mede door de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast worden bepaald. Dat wordt door het waterschap ook niet ontkend. Het gaat in de aangehaalde uitspraak om binnendijks wonende appellanten, wiens belangen volgens de bedrijven in het geding waren omdat niet was uitgesloten dat zij van een overstroming of wateroverlast als gevolg van het falen van de waterkering gevolgen kunnen ondervinden. Deze uitspraak gaat overigens over de relativiteitseis bij een watervergunning voor een windturbine binnen de beschermingszone van een primaire kering; de Afdeling oordeelt daarmee dus niet over de zorgplicht van het waterschap voor bedrijven die buitendijks zijn gevestigd.

De Willem-Alexanderhaven ligt in dijktraject 76-2, vermeld op Kaart 4 van Bijlage I bij de wet. Uitgangspunt van de wet is dat de begin- en eindpunten van het dijktraject zijn vastgelegd in Bijlage IA bij de wet. De concrete ligging, vorm, afmeting en constructie van het dijktraject zijn vastgelegd in de legger die wij op grond van artikel 5.1 lid 1 Waterwet hebben vastgesteld. Voor dijktraject 76-2 zijn de volgende leggerzoneringen van de primaire waterkering opgenomen:

---

[1] *Kamerstukken II 2006/07, 30818, nr. 3.*
[2] *Zie ook de MvT bij de Wijziging van de Waterwet, 34 436, nr. 3, pag. 8 waarin als te realiseren doel van het nieuwe waterveiligheidsbeleid wordt benoemd het bieden van bescherming aan iedereen die in Nederland achter een primaire kering woont.*
[3] *MvT bij de Wijziging van de Waterwet, 34 436, nr. 3, pag. 34 over de overgang van primaire naar regionale normering en de situatie bij een voorliggende kering.*



Uit de leggerkaart blijkt dat de bedrijven ten noorden van de kering buiten het dijktraject, en dus buitendijks liggen.

N.B. Uit de leggerkaart blijkt ook dat in de zuid-oost hoek van het dijktraject geen sprake is van een gesloten kering. De opgave voor de huidige dijkverbetering is dat de bestaande kering wordt gesloten door deze aan te sluiten op de hoge grond. Vanwege de leidende principes van sober en doelmatig (waarover hierna meer) gaat het daarbij om een zo kort mogelijke en logische aansluiting op de dichtstbijzijnde hoge gronden. Het VKA voorziet in de ophoging van de bestaande kering en de logische aansluiting van de bestaande kering op de hogere gronden.

Sinds 1 januari 2017 bevat de Waterwet nieuwe wettelijke normen voor hoogwaterveiligheid. Het doel van deze nieuwe normen voor primaire waterkeringen is dat iedereen die in Nederland achter een primaire waterkering woont, uiterlijk in 2050 kan rekenen op het basisbeschermingsniveau. Voor ieder dijktraject bestaan de wettelijke normen uit twee waarden, beide uitgewerkt in een overstromingskans per jaar. De eerste waarde is de signaleringswaarde, de overstromingskans per jaar die de beheerder het sein geeft dat de waterkering op termijn versterkt moet worden. Daarnaast de ondergrens, de overstromingskans per jaar waarop het dijktraject gedurende de gehele levensduur ten minste berekend moet zijn.

Voor dijktraject Roermond Willem-Alexanderhaven betreft dit een signaleringswaarde van 1/300e per jaar en een ondergrens van 1/100e per jaar. De opgave voor dit dijktraject is een benodigde kruinhoogte (ontwerphoogte) van NAP + 22,0 meter bij zichtjaar 2075 (het zgn. adaptieve ontwerp van dijkvak 7) tot en met NAP + 22,5 meter bij zichtjaar 2125 (de maximale hoogte van de overige

dijkvakken).[4] Het gaat hier om de overstromingskans van de binnendijkse gebieden en de opgave om het huidige, bestaande dijktraject te verbeteren.

De veiligheidsnormen in artikel 2.2 van de Waterwet en de daarmee corresponderende waarden betekenen niet alleen dat de huidige primaire keringen versterkt moeten worden, maar ook dat de aansluiting op hoge grond op een ander niveau (hoogte) nodig is. De aansluiting van de bestaande dijk op hoge grond verschuift daardoor naar een hoger gelegen punt.[5] Uit de leggerkaart blijkt duidelijk dat er, rekening houdend met de nieuwe hoogteopgave, in de huidige situatie geen sprake is van een gesloten dijktraject. Onze opgave bestaat er dan ook niet alleen uit om dijktraject 76-2 te versterken, maar ook in zijn geheel aan te laten sluiten op hoge grond.

De veiligheidsnorm van artikel 2.2 van de Waterwet heeft betrekking op gronden die binnen de primaire waterkering liggen. De Waterwet regelt alleen het wettelijk beschermingsniveau voor de gebieden die beschermd worden door primaire keringen, en het beheer van het hoofdwatersysteem om deze gebieden te beschermen. In het buitendijkse gebied zelf geldt geen wettelijke norm voor bescherming tegen overlast als gevolg van hoogwater.[6] De veiligheidsnorm van de Waterwet strekt er ook niet toe dat buitendijks gelegen gebieden binnendijks worden gebracht. Dit heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State bevestigd in haar uitspraak van 9 november 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:2988). Daarin overwoog de Afdeling dat de veiligheidsnorm in artikel 2.2 van de Waterwet betrekking heeft op gronden die *binnen de primaire waterkering* liggen en daarmee niet de strekking heeft om buitendijkse gronden te beschermen. De veiligheidsnorm strekt er toe dat het gebied binnen de primaire waterkering wordt beschermd. In dat kader speelt volgens de Afdeling bestuursrechtspraak geen rol dat een bedrijf/instituut een grote maatschappelijke waarde heeft en dat de overschrijdingskans ter plaatse van die gronden niet gering is.[7]

Het wettelijk systeem is aldus dat buitendijks gelegen gebieden niet wettelijk beschermd zijn tegen overstroming, en dat de zorgplicht van het waterschap zich daar volgens het kader van de wet niet toe uitstrekt.[8] Buitendijks zijn de bewoners en gebruikers zelf verantwoordelijk voor het treffen van gevolgbeperkende maatregelen en dragen zij zelf het risico van waterschade.
Voor het binnendijks brengen van buitendijkse gronden, in die zin dat de wettelijke normen en daarmee ook de zorgplicht voor de bewoners en bedrijven in dat gebied gaan gelden, is nodig dat de

---

4 Ontwerpprojectplan, p. 8.
5 Ontwerpprojectplan, p. 21.
6 Handreiking Beleidslijn Grote Rivieren, geactualiseerde versie 2019, p. 27 "De Waterwet regelt alleen het wettelijk beschermingsniveau voor de gebieden die beschermd worden door primaire keringen en het beheer van het hoofdwatersysteem om deze gebieden te beschermen."
7 "4.7. De Afdeling constateert dat er een verschil van mening is over de vroegere situatie rondom polder 't Horntje. Vast staat dat de gronden van het NIOZ thans buiten de primaire waterkering liggen. De veiligheidsnorm in artikel 2.2 van de Waterwet heeft betrekking op gronden die binnen de primaire waterkering liggen en heeft daarmee niet de strekking om de gronden van het NIOZ te beschermen. Voor het beschermingsbereik van artikel 2.2 is het niet relevant of in het verleden de gronden van het NIOZ binnendijks hebben gelegen. Daarom maakt het in het kader van deze procedure niet uit of de gronden van het NIOZ in het verleden wel of niet binnen- of buitendijks lagen.
In de Startnotitie is reeds opgemerkt dat het door het NIOZ gewenste alternatief geen redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief is. Hiertoe is terecht gesteld dat het doel van het NIOZ-alternatief meer omvat dan uitsluitend er voor zorgen dat de primaire waterkering voldoet aan de veiligheidsnorm uit de Waterwet. Het projectplan heeft uitsluitend tot doel dat de primaire waterkering aan de veiligheidsnorm uit de Waterwet voldoet. Weliswaar wordt het gebied binnen de primaire waterkering ook beschermd als gekozen wordt voor het NIOZ-alternatief, maar het doel van het NIOZ-alternatief is met name om de buitendijks gelegen gronden van het NIOZ binnendijks te brengen. De veiligheidsnorm uit de Waterwet strekt hiertoe niet. Deze veiligheidsnorm strekt er toe dat het gebied binnen de primaire waterkering wordt beschermd. In dit kader speelt geen rol dat het NIOZ een grote maatschappelijke waarde heeft en dat de overschrijdingskans ter plaatse van de gronden van het NIOZ niet gering is. Voor zover het NIOZ verwijst naar de doelstelling van de Waterwet om overstromingen te voorkomen en te beperken, is de Afdeling van oordeel dat het niet aannemelijk heeft gemaakt dat voor hem in de toekomst zodanig overstromingsgevaar dreigt dat het college in redelijkheid goedkeuring aan het projectplan had moet onthouden op de grond dat het niet voorziet in een verlegging van de primaire waterkering. Als gevolg van dit projectplan neemt het overstromingsgevaar voor de gronden van het NIOZ immers niet toe."
Deze uitspraak heeft betrekking op de oude veiligheidsnormen. Uit de Memorie van Toelichting op de wetswijziging en de Handreiking Beleidslijn grote rivieren blijkt dat de reikwijdte van de bescherming (binnendijks versus buitendijks) niet is veranderd.
8 Nationaal Water Programma 2022-2027, p. 67.

betrokken gronden bij algemene maatregel van bestuur worden aangewezen als primaire waterkering en dijktraject. Er is dan sprake van een systeemmaatregel waarbij het nieuwe dijktracé wordt aangewezen door de Minister.

Consequenties hoogwater en bereikbaarheid voor buitendijks gelegen bedrijven
Meerdere bedrijven in de haven wijzen erop dat wij onvoldoende rekening zouden hebben gehouden met de consequenties van hoogwater voor hun bedrijfsactiviteiten en bereikbaarheid.

Wij stellen voorop dat de bedrijven zijn gelegen buiten de primaire waterkering en dus in buitendijks gebied. Wij hebben ten aanzien van buitendijkse gebieden geen verplichting om deze te beschermen tegen, onder andere, wateroverlast en overstromingen als gevolg van hoogwater. Er verandert in dit opzicht niets voor de bedrijven in vergelijking met de huidige situatie. De bedrijven liggen nu al buitendijks en liggen dat in het VKA en het ontwerpprojectplan nog steeds. De buitendijkse ligging van de bedrijven heeft gevolgen voor de mate waarin wij de (economische) belangen van de bedrijven in onze besluitvorming en keuzes hebben betrokken.

Wij zijn van oordeel dat door de dijkversterking van traject 76-2 geen onevenredige nadelige effecten optreden voor de buitendijks gelegen bedrijven. Het is inherent aan dijkversterkingen dat het keren van water met hogere keringen, ten opzichte van het met lagere keringen sneller inunderen van binnendijkse gebieden, tot andere effecten kan leiden voor buitendijkse gebieden. Deze effecten zijn echter niet onevenredig. De ophoging en aansluiting van de bestaande primaire kering leidt vanwege het beperkte bergend vermogen van het binnendijks beschermd gebied tot een verwaarloosbaar effect van het moment waarop de terreinen van de buitendijkse bedrijven eerder dan nu onder water zullen komen te staan. En als er al sprake zal zijn van een hogere waterstand zal deze niet zodanig zijn dat deze tot onevenredig extra nadeel zal leiden ten opzichte van de overstroming bij de huidige kering.

Op basis van de modelmatig berekende waterstanden bij een 1/100 afvoer in de huidige situatie blijkt dat alleen de zuidoost hoek van het Smurfit Kappa terrein onder water kan lopen. De diepte is minder dan 0,2 meter, lokaal oplopend tot 0,5 meter.[9] In de nieuwe situatie zal dit niet of in beperkte mate veranderen. Het projectplan heeft dan ook geen (onevenredig)nadelige effecten op de overstromingskans van buitendijkse gebieden.

Bij hoogwater zullen de bedrijven aan de Schipperswal in de toekomstige situatie tijdelijk niet bereikbaar zijn in verband met het sluiten van de coupures. Voor wat betreft het dichtzetten van coupures opereert het waterschap steeds meer peilgestuurd. Dit betekent dat coupures alleen worden gesloten indien dit echt nodig is. In de praktijk betekent dit dat de coupures alleen gesloten zullen worden bij een waterstand van ca. NAP + 20.40 meter en een stijgende trend in de prognoses voor de waterstanden waarbij een acute dreiging aanwezig is op hoogwater. Dit betekent dat korte tijd na het sluiten van de coupures ook (gedeeltelijke) inundatie van buitendijkse terreinen plaats vindt en daarmee, net als in de huidige situatie, niet bereikbaar zijn en bedrijfsactiviteiten niet of slechts zeer beperkt mogelijk zijn. De in het projectplan opgenomen dijkversterkingsmaatregel zal dan ook geen onaanvaardbare gevolgen hebben voor de bedrijven aan de Schipperwal.[10]

De dijkversterking heeft ten opzichte van de huidige situatie evenmin negatieve effecten op de bereikbaarheid van de bedrijven op de landtong in de haven via de Mijnheerkensweg. De Mijnheerkensweg wordt met het oog op de aansluiting op de hoge grond opgehoogd. Daardoor blijft deze weg tot aan de kruising met de kering ook tijdens hoogwater een begaanbare route. In de huidige situatie staat de Mijnheerkensweg tussen de kruising met de toekomstige kering en de rotonde bij Smurfit-Kappa bij hoogwater (gedeeltelijk) onder water en is dus al sprake van onbereikbaarheid van de bedrijven op de landtong. De (uitvoering van) het projectplan heeft daarmee geen onevenredig nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van de bedrijven ten opzichte van de huidige situatie.

[9] *Effectnota, p. 4.*
[10] *Vgl. ABRvS 12 juli 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1869, r.o. 22.1.*

Meekoppelkans en variantenafweging
Onder meekoppelkansen verstaan wij de koppeling van projecten van derden aan de versterkingsopgave. Door oog te hebben voor meekoppelkansen draagt de dijkversterking bij aan de ruimtelijke kwaliteit van het gebied, wordt het draagvlak vergroot en wordt hinder voor de omgeving beperkt doordat projecten tegelijkertijd uitgevoerd kunnen worden. Ook biedt een combinatie van de dijkversterking met een initiatief van derden kansen voor kostenverlaging.[11] Een meekoppelkans is dus niet een afweging van varianten in het kader van de dijkversterkingsopgave, maar het koppelen van de dijkversterkingsopgave aan andere ruimtelijke ontwikkelingen.

De bedrijven zijn gelegen in Deeltraject C, het industriële deel van de haven. Dit deeltraject is opgenomen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). Vanuit het subsidiekader van het HWBP geldt dat het voorkeursalternatief sober en doelmatig dient te zijn.

Doelmatig houdt in dat de totale kosten van de primaire waterkering gedurende de gehele (rest) levensduur worden geminimaliseerd. Doelmatigheid is een belang tussen prestaties, kosten en risico's. Sober houdt in dat alleen de kosten van maatregelen om de primaire waterkering weer aan de veiligheidsnorm te laten voldoen en de wettelijke inpassing daarvan in de omgeving, voor subsidie in aanmerking komen.

Voor de subsidieregeling HWBP geldt dus dat de waterveiligheidsopgave leidend is en dat er geen sprake mag zijn van verhoging van de kosten als gevolg van het meekoppelen van andere initiatieven die niet primair bijdrage aan het oplossen van de waterveiligheidsopgave.[12] Dat is voor het waterschap het uitgangspunt en het kader voor de dijkverbeteringsprojecten, dus ook voor het traject van de Willem-Alexanderhaven.

In het kader van het HWBP-programma hebben wij op basis van de vijf leidende principes een verkenning uitgevoerd, die heeft geleid tot het vastgestelde voorkeursalternatief voor het dijktraject van de Willem-Alexanderhaven. Wij hebben de omgeving intensief betrokken bij de tracékeuzes en bij het ontwerp. Tijdens de variantenafweging hebben we diverse varianten meegenomen waarbij ook een variant is onderzocht waarbij de bedrijven aan de landtong binnendijks worden gebracht. In de effectnota zijn de varianten beoordeeld op doelbereik, haalbaarheid en kosten. Bij doelbereik is met name de waterveiligheid en de bijdrage aan de gebiedskwaliteiten beoordeeld. Voor de haalbaarheid zijn de alternatieven op onder meer de vergunbaarheid, uitvoerbaarheid, toekomstvastheid en beheerbaarheid getoetst. Voor het bepalen van de kosten is van alle alternatieven een kostenraming opgesteld. Het gekozen VKA voldoet aan het doelbereik: norm waterveiligheid & binnen toelaatbare planning, haalbaarheid en de uitgangspunten sober en doelmatig. In het kader van deze afweging is vastgesteld dat het binnendijks brengen van een aanvullend deel van de bedrijven niet mogelijk is binnen een sobere en doelmatige oplossing voor de HWBP-opgave en dat er, ook gelet op vergelijkbare situaties in Nederland, geen basis is om meer bedrijven binnendijks te brengen.

Omdat het binnendijks brengen van de bedrijven door het substantieel verlengen van de primaire waterkering niet mogelijk is binnen de kaders en uitgangspunten voor de dijkversterkingsopgave is deze aanvullende maatregel mogelijk in beeld als meekoppelkans, dus als initiatief van de bedrijven.

Op initiatief van de buitendijks gelegen bedrijven en gemeente Roermond vinden vanaf begin 2018 gesprekken plaats met de bedrijven over de mogelijkheid om de buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het waterschap heeft in de zomer van 2018 kenbaar gemaakt dat vanwege de meerkosten het beschermen van de gehele landtong niet te verantwoorden en niet haalbaar is, en dat dat alleen kan in het kader van co-financiering. Daarmee was van meet af aan duidelijk dat geen

[11] *Ontwerpprojectplan, p. 13.*
[12] *Handreiking Verkenning HWBP.*

sprake was van een redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatief voor de opgave om de primaire waterkering te laten voldoen aan de veiligheidsnorm van de Waterwet.

Vervolgens hebben de bedrijven en betrokken overheden in december 2018 afgesproken dat het waterschap wel het voorkeursalternatief vaststelt, en ook doorgaat met de verdere uitwerking hiervan (‘spoor 1’). Ook is afgesproken dat de bedrijven onder regie van Gemeente Roermond parallel een lobbytraject zouden starten (‘spoor 2’), waarmee na drie tot zes maanden duidelijkheid moest komen over het wel of niet financierbaar zijn van de door de bedrijven bepleite aanvullende hoogwaterbescherming. In februari 2019 kwamen de bedrijven niet met een voorstel voor cofinanciering maar met de visie “Somber en ondoelmatig”, waarin zij opnieuw bepleitten dat de bedrijven in het kader van de scope van de dijkversterking binnendijks zouden moeten worden gebracht. Om uit de impasse te komen heeft bureau P2 Management in opdracht van de gemeente Roermond onderzocht welke (financierings)mogelijkheden er zijn om de bedrijven binnendijks te brengen. De tussenkomst van P2 heeft op dat moment (medio 2019) niet geleid tot een realistisch vooruitzicht van cofinanciering op de korte termijn.

In de periode vanaf medio 2019 hebben diverse bestuurlijke overleggen plaatsgevonden en is tussen de betrokken bedrijven, gemeente Roermond, de Provincie en het waterschap een structureel coördinatieoverleg ingesteld. Het overleg heeft in februari 2021 geleid tot de Intentieovereenkomst ‘Toekomstbestendig havenbedrijventerrein Willem-Alexander te Roermond’ waarin nadere afspraken zijn gemaakt over de mogelijkheid van medewerking aan een initiatief van een aantal (haven)bedrijven om ook de buitendijkse bedrijven binnendijks te brengen. In deze overeenkomst stellen alle betrokken partijen vast dat het HWBP niet voorziet in financiering van hoogwaterbescherming voor havenbedrijventerreinen, en dat het door partijen ontwikkelde alternatieve integrale plan haalbaar en betaalbaar lijkt, op voorwaarde dat de subsidiemogelijkheden van overheidswege en eigen bijdragen van de bedrijven tijdens de looptijd van de intentieovereenkomst zeker worden gesteld. De daadwerkelijke haalbaarheid van dit integrale plan zal gedurende de looptijd van deze intentieovereenkomst door Partijen worden onderzocht en vastgesteld.

Tijdens de looptijd van de Intentieovereenkomst, van 10 februari 2021 tot en met 31 januari 2022, is er geen duidelijkheid gekomen over de mogelijkheden van overheidssubsidie, of een voorstel voor een eigen bijdrage van de bedrijven. In december 2021 hebben partijen in het Addendum Intentieovereenkomst nadere afspraken gemaakt over de financiële bijdragen, waarin Partijen hebben overwogen dat voor de haalbaarheid van het integrale plan Europese en/of nationale subsidie noodzakelijk is, naast cofinanciering van het VKA van het waterschap en een eigen bijdrage van de betrokken BIZ-bedrijven (Stichting Bedrijven Investeringszone Willem-Alexander). In dat Addendum is bevestigd dat de BIZ de initiatiefnemer is van het integraal plan, naast aanvrager van CEF-subsidie en opdrachtgever voor benodigde onderzoeken en tot slot verantwoordelijk is voor een eigen bijdrage voor procesmiddelen en realisatiekosten van het integraal plan. De Intentieovereenkomst van februari 2021 is verlengd tot en met 31 december 2022.

Het waterschap stelt vast dat de bedrijven (en gemeente) zich reeds vanaf de zomer 2018 inspannen om de mogelijkheid van cofinanciering in de vorm van overheidssubsidies en eigen bijdragen van de bedrijven in beeld te brengen. Pas heel recent, in januari 2022, heeft de provincie een aanvraag voor CEF subsidie ingediend.

Het waterschap heeft vanaf 2018 helder gecommuniceerd dat het binnendijks brengen van de bedrijven niet haalbaar is in het kader van de HWBP-maatregelen, en dat het proces voor de dijkverbetering, vanaf vaststellen VKA tot en met vaststellen projectplan, dient te worden voortgezet. Op het moment van de vaststelling van het ontwerp projectplan en in de aanloop naar de vaststelling van het definitieve projectplan is er nog geen zekerheid verkregen op een concreet en uitgewerkt plan voor het initiatief van de bedrijven, noch van een financiële onderbouwing met zekerheid op cofinanciering.

Gelet op het doel van het projectplan, het gebrek aan voortgang van de planvorming voor het gewenste alternatief en aan concreet zicht op toereikende financiering is er geen sprake van een

redelijkerwijs in aanmerking te nemen alternatief [13], en was en is het waterschap genoodzaakt om de projectprocedure voort te zetten op basis van het, deugdelijk onderbouwde, VKA. Het waterschap staat voor de opgave om zorg te dragen dat de primaire waterkering op de kortst mogelijke termijn voldoen aan de wettelijke veiligheidsnormen. Vanuit deze opgave is besloten om het VKA uit te werken tot een Ontwerpprojectplan en dit in procedure te brengen. Dit besluit is in overeenstemming met de hiervoor geschetste historie en in lijn met hetgeen in 2018 aan de betrokken bedrijven kenbaar is gemaakt.

In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief. Zolang deze duidelijkheid niet is verkregen is het voor het waterschap van belang dat zij de lopende projectprocedure voor het VKA voortzet. Dit is niet enkel in het belang van het verkrijgen van een onherroepelijk projectplan waarmee realisatie van de wettelijke opgave voor de dijkversterking wordt verzekerd, maar is ook van belang voor het verkrijgen van de benodigde financiële middelen vanuit het HWBP voor realisatie. Bij het tijdig verkrijgen van duidelijkheid over extra maatregelen, waarbij ook voor deze extra maatregelen een zorgvuldige projectprocedure is doorlopen, kan een deel van het VKA-tracé komen te vervallen ten gunste van een daarvoor in de plaats te komen tracé voor aanvullende bescherming. (Een deel van) de daarbij behorende HWBP-financiering vanuit het VKA-tracé zou dan alsnog kunnen worden aangewend voor extra maatregelen, mits hiervoor vooraf goedkeuring wordt verkregen van het HWBP.

[13] *Zie ABRS ECLI:NL:RVS:2020:1125, Projectplan Markermeerdijken: 58.2. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen, onder meer in de uitspraak van 23 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:3003, is het antwoord op de vraag welke alternatieven in een MER redelijkerwijs in beschouwing moeten worden genomen, afhankelijk van de omstandigheden van het geval. Pas wanneer met de uitvoering van een bepaald alternatief kan worden beantwoord aan de doelstelling van de initiatiefnemer, kan sprake zijn van een redelijkerwijs in ogenschouw te nemen alternatief. Naar het oordeel van de Afdeling hebben verweerders er derhalve in redelijkheid voor kunnen kiezen om geen versterkingsoplossingen te onderzoeken die weliswaar tot maximaal behoud van te beschermen waarden van het provinciale monument zouden leiden, maar niet voldoen aan de vijf voorwaarden uit de Trechteringsnotitie.*

2.1 Specifieke beantwoording Ontwerp Projectplan Waterwet

Alle binnengekomen zienswijzen zijn genummerd zoals hiervoor aangegeven. In deze paragraaf worden de binnengekomen zienswijzen op het Ontwerp Projectplan Waterwet per indiener behandeld.

Indiener OPPW 001		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Hoewel het plan aangeeft dat ook de Schipperswal en daarmee de Maashaven belangrijke toegangswegen zijn, wordt er in paragraaf 5.3 (Verkeer) niet ingegaan op de bereikbaarheidsproblematiek tijdens de uitvoering van de werken voor de woningen/appartementen aan de Maashaven. De “ruimere” omgeving wordt vergeten, terwijl wel uitvoering wordt ingegaan op de bereikbaarheid van de individuele bedrijven binnen het plangebied. De bewoners net buiten het plangebied moeten het doen met de constatering dat het onvermijdelijk is dat het verkeer ter plaatse verkeershinder zal ondervinden. Het waterschap negeert en onderschat dit probleem en mogelijke hinder voor deze bewoners.	Het Waterschap is zich ervan bewust dat de realisatie van een complex project als de dijkversterking bij de Willem-Alexanderhaven kan leiden tot hinder en overlast. Bij de aanbesteding van dit project wordt aan de toekomstige aannemer van het werk de contractuele verplichting opgelegd om hinder en overlast zoveel mogelijk te beperken. Omdat de exacte uitvoeringswijze, maar ook het tijdstip van uitvoering nog niet bekend zijn, ligt de verplichting om hinder en overlast te beperken, en bereikbaarheid te garanderen, bij de toekomstige aannemer van het werk. Het Projectplan beschrijft ten aanzien van hinder, overlast en bereikbaarheid slechts op hoofdlijnen de te nemen maatregelen. De toekomstige aannemer dient de maatregelen verder in detail uit te werken, waarbij als uitgangspunt het zoveel mogelijk voorkomen van hinder geldt.
2	Ook het aspect hinder (geluid, trillingen, stof, aanvoer van materieel/materiaal etc.) wordt voor de bewoners onvoldoende in beeld gebracht.	Zie hiervoor het antwoord bij punt 1.
3	De bewoners van de Maashaven kunnen via twee kanten (Schipperswal/Maashaven) hun woningen/appartementen bereiken. Via de noordoostelijke kant kan men gedeeltelijk via het haventerrein rijden en via de zuidwestelijke kant passeert men het Outlet/Stadskantoor. Er bestaan plannen om langs de Schipperswal/Maashaven in dezelfde tijdsperiode nieuwe appartementen te bouwen. Dit heeft tot gevolg dat de bewoners aan beide kanten van de Schipperswal/Maashaven met afsluiten en hinder van de toegangswegen te maken krijgen en dat omrijden dus niet meer mogelijk is. Hieraan wordt geen aandacht besteed in het projectplan (uitvoeringsaspect: coördinatie met andere werken).	De exacte planning van de uitvoering voor de dijkversterking is momenteel nog niet bekend. Er bestaat een kans dat realisatie van de dijkversterking niet eerder kan aanvangen dan vanaf 2024. Daarmee valt niet in te schatten of, en in hoeverre, sprake is van samenloop van twee projecten waarmee de bereikbaarheid van de Maashaven in het gedrang komt. In par. 4.2 wordt een aanvullende tekst opgenomen ten aanzien van verplichte coördinatie door de toekomstige aannemer van eventueel gelijktijdig in uitvoering zijnde werken, met als doel hinder zoveel mogelijk te voorkomen.
4	Indiener is van mening dat het Waterschap een kans laat liggen wanneer hinder en bereikbaarheid voor de gehele omgeving niet als EMVI-criteria in het kader van de	Zoals bij punt 1 vermeld, krijgt de toekomstige aannemer van het werk de verplichting mee om hinder en overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Deze verplichting wordt

	aanbesteding worden meegenomen. In het projectplan staat nu dat aannemers zelf vergunningen en ontheffingen moeten aanvragen. De bewoners van de Maashaven hebben juist slechte ervaringen met Waterwetvergunningen omdat deze door het waterschap niet gemonitord worden en de uitvoeringsvoorschriften niet worden gehandhaafd.	contractueel aan de marktpartijen opgelegd. Door het gebruik van EMVI criteria worden inschrijvers gestimuleerd om aanvullend op de contractuele eisen aanvullende maatregelen te treffen om de hinder en overlast verder te beperken. Inschrijvers krijgen kwaliteitspunten voor het ingediende plan, waarbij de inschrijver met de beste prijs/kwaliteitverhouding het werk krijgt gegund. De exacte invulling van de EMVI criteria wordt nog verder uitgewerkt. Uw opmerking over slechte ervaring met monitoring en het niet handhaven van uitvoeringsvoorschriften nemen wij ter kennisgeving aan. De aannemer van het werk dient zich te houden aan de eventueel opgelegde voorschriften in de voor het werk benodigde vergunningen, zoals ook reeds beschreven onder par. 4.1. van het Projectplan.

Consequenties voor het Projectplan Waterwet

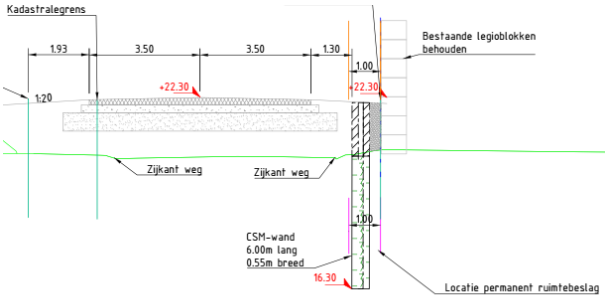
De zienswijze leidt tot aanpassing van het Projectplan Waterwet.

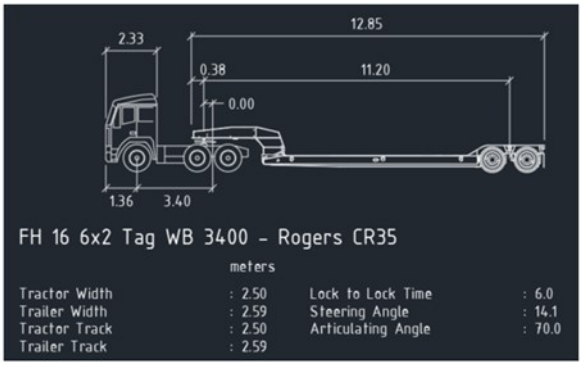
- In par. 4.2 wordt een aanvullende tekst opgenomen ten aanzien van verplichte coördinatie door de toekomstige aannemer van eventueel gelijktijdig in uitvoering zijnde werken, met als doel hinder zoveel mogelijk te voorkomen.

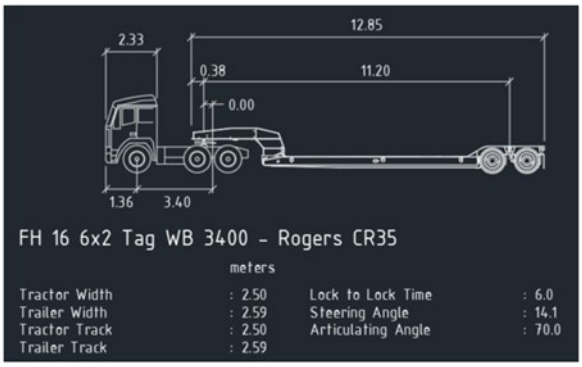
Indiener OPPW 002		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Hoewel het plan aangeeft dat ook de Schipperswal en daarmee de Maashaven belangrijke toegangswegen zijn, wordt er in paragraaf 5.3 (Verkeer) niet ingegaan op de bereikbaarheidsproblematiek tijdens de uitvoering van de werken voor de woningen/appartementen aan de Maashaven. De “ruimere” omgeving wordt vergeten, terwijl wel uitvoering wordt ingegaan op de bereikbaarheid van de individuele bedrijven binnen het plangebied. De bewoners net buiten het plangebied moeten het doen met de constatering dat het onvermijdelijk is dat het verkeer ter plaatse verkeershinder zal ondervinden. Het waterschap negeert en onderschat dit probleem en mogelijke hinder voor deze bewoners.	Het Waterschap is zich ervan bewust dat de realisatie van een complex project als de dijkversterking bij de Willem-Alexanderhaven kan leiden tot hinder en overlast. Bij de aanbesteding van dit project wordt aan de toekomstige aannemer van het werk de contractuele verplichting opgelegd om hinder en overlast zoveel mogelijk te beperken. Omdat de exacte uitvoeringswijze, maar ook het tijdstip van uitvoering nog niet bekend zijn, ligt de verplichting om hinder en overlast te beperken, en bereikbaarheid te garanderen, bij de toekomstige aannemer van het werk. Het Projectplan beschrijft ten aanzien van hinder, overlast en bereikbaarheid slechts op hoofdlijnen de te nemen maatregelen. De toekomstige aannemer dient de maatregelen verder in detail uit te werken, waarbij als uitgangspunt het zoveel mogelijk voorkomen van hinder geldt.
2	Ook het aspect hinder (geluid, trillingen, stof, aanvoer van materieel/materiaal etc.) wordt voor de bewoners onvoldoende in beeld gebracht.	Zie hiervoor het antwoord bij punt 1.
3	De bewoners van de Maashaven kunnen via twee kanten (Schipperswal/Maashaven) hun woningen/appartementen bereiken. Via de noordoostelijke kant kan men gedeeltelijk via het haventerrein rijden en via de zuidwestelijke kant passeert men het Outlet/Stadskantoor. Er bestaan plannen om langs de Schipperswal/Maashaven in dezelfde tijdsperiode nieuwe appartementen te bouwen. Dit heeft tot gevolg dat de bewoners aan beide kanten van de Schipperswal/Maashaven met afsluiten en hinder van de toegangswegen te maken krijgen en dat omrijden dus niet meer mogelijk. Indiener verwacht dat hierdoor gedurende een lange periode verkeersoverlast met overmatig veel vrachtverkeer ontstaat op de Schipperswal/Maashaven. Dat kan erin resulteren dat de bereikbaarheid van de woontoren waar indiener woont, ernstig wordt beperkt. Hieraan wordt geen aandacht besteed in het projectplan (uitvoeringsaspect: coördinatie met andere werken).	De exacte planning van de uitvoering voor de dijkversterking is momenteel nog niet bekend. Er bestaat een kans dat realisatie van de dijkversterking niet eerder kan aanvangen dan vanaf 2024. Daarmee valt niet in te schatten of, en in hoeverre, sprake is van samenloop van twee projecten waarmee de bereikbaarheid van de Maashaven in het gedrang komt. In par. 4.2 wordt een aanvullende tekst opgenomen ten aanzien van verplichte coördinatie door de toekomstige aannemer van eventueel gelijktijdig in uitvoering zijnde werken, met als doel hinder zoveel mogelijk te voorkomen.

4	Indiener is van mening dat het Waterschap een kans laat liggen wanneer hinder en bereikbaarheid voor de gehele omgeving niet als EMVI-criteria in het kader van de aanbesteding worden meegenomen. In het projectplan staat nu dat aannemers zelf vergunningen en ontheffingen moeten aanvragen. De bewoners van de Maashaven hebben juist slechte ervaringen met Waterwetvergunningen omdat deze door het waterschap niet gemonitord worden en de uitvoeringsvoorschriften niet worden gehandhaafd.	Zoals bij punt 1 vermeld, krijgt de toekomstige aannemer van het werk de verplichting mee om hinder en overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Deze verplichting wordt contractueel aan de marktpartijen opgelegd. Door het gebruik van EMVI criteria worden inschrijvers gestimuleerd om aanvullend op de contractuele eisen aanvullende maatregelen te treffen om de hinder en overlast verder te beperken. Inschrijvers krijgen kwaliteitspunten voor het ingediende plan, waarbij de inschrijver met de beste prijs/kwaliteitverhouding het werk krijgt gegund. De exacte invulling van de EMVI criteria wordt nog verder uitgewerkt. Uw opmerking over slechte ervaring met monitoring en het niet handhaven van uitvoeringsvoorschriften nemen wij ter kennisgeving aan. De aannemer van het werk dient zich te houden aan de eventueel opgelegde voorschriften in de voor het werk benodigde vergunningen, zoals ook reeds beschreven onder par. 4.1. van het Projectplan.
Consequenties voor het Projectplan Waterwet		
De zienswijze leidt tot aanpassing van het Projectplan Waterwet. • In par. 4.2 wordt een aanvullende tekst opgenomen ten aanzien van verplichte coördinatie door de toekomstige aannemer van eventueel gelijktijdig in uitvoering zijnde werken, met als doel hinder zoveel mogelijk te voorkomen.		

Indiener OPPW 003		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	In hoofdstuk 3 van het ontwerp-projectplan (Beschrijving ingepast voorkeursalternatief) is de situering van de waterkering als volgt beschreven: “In dijkvak 8 en 9 wordt op de locatie van de huidige blokkenmuur de nieuwe kering geplaatst. Dit impliceert dat de huidige blokkenmuur niet op dezelfde locatie kan worden teruggeplaatst. Uit de details van de doorsnedetekening blijkt daarenboven dat de waterkering wordt gerealiseerd binnen de kadastrale grenzen van Jos Menten”. Indiener kan zich niet vinden in een projectplan waarbij de blokkenmuur op een andere positie wordt teruggeplaatst en/of een plan waarbij dat gronden verkocht moeten worden en het bedrijfsterrein verkleind moet worden. Verzocht wordt om het plan op deze punten aan te passen.	Het gestelde in het Ontwerp Projectplan Waterwet (blz. 25, 4e alinea), is niet correct geformuleerd. Voor dijkvak 8 geldt namelijk dat de nieuwe waterkering wordt aangebracht in de strook grond gelegen tussen de blokkenwand van Menten Metaalrecycling en de blokkenwand van Kalle & Bakker. Zie hiervoor ook bijlage 1 van het Ontwerp Projectplan Waterwet, dwarsprofiel DP-08. Dit betekent dat voor dijkvak 8 in het huidige referentieontwerp geen aanspraak wordt gemaakt op permanent ruimtebeslag binnen de beschikbare ruimte binnen de blokkenwand op het terrein van Menten Metaalrecycling. Na realisatie van de waterkering zal de blokkenwand in dijkvak 8 worden teruggeplaatst op dezelfde locatie als in de huidige situatie. De tekst in het projectplan zal op dit punt worden aangepast. Voor wat betreft dijkvak 9 is het correct dat in het referentieontwerp de nieuwe waterkering wordt aangebracht op de huidige positie van de blokkenwand. De reden van deze ontwerpkeuze is dat bij het aanbrengen van de waterkering aan de buitenzijde van de blokkenwand er geen bermbreedte overblijft langs de toegangsweg Mijnheerkensweg waarmee niet kan worden voldaan aan de verkeersveiligheid. Naar aanleiding van uw zienswijze heeft het Waterschap nader onderzoek gedaan naar mogelijkheden om het referentieontwerp op dit punt aan te passen. In overleg met de gemeente Roermond is de ontwerpvariant besproken om meer bermruimte te creëren door middel van het ca. 1 m verschuiven van de gehele toegangsweg in noordoostelijke richting, richting het opslagterrein van SIF. Tevens is een specialistische marktpartij geconsulteerd in het trillingsarm aanbrengen van een constructieve wand op korte afstand van de blokkenwand zonder dat het noodzakelijk is de huidige blokkenwand tijdelijk te verwijderen. Zowel het verschuiven van de Mijnheerkensweg alsmede de beoogde trillingsarme uitvoeringstechniek zijn reële opties gebleken. Op basis van de uitkomsten van het nader onderzoek heeft het Waterschap besloten het referentieontwerp in dijkvak 9 en 10 aan te passen. Concreet betekent dit dat de huidige blokkenwand niet tijdelijk zal worden verwijderd, er in dijkvak 9 geen tijdelijke werkruimte nodig is op het terrein behoudens lokaal ter plaatse van de hoek waar dijkvak 9

		aansluit op dijkvak 8 en ter plaatse van de coupure en de gehele toegangsweg wordt ca. 1 m opgeschoven in noordoostelijke richting.  De beschreven ontwerpwijziging zal zowel in tekst als op tekening worden doorgevoerd in het Projectplan waterwet. Zie hierboven een dwarsdoorsnede van de beoogde ontwerpwijziging. Voor dijkvak 8 blijft het referentieontwerp gehandhaafd. Dit betekent dat hier het tijdelijk verplaatsen van de blokkenwand om daarmee werkruimte te creëren op het terrein noodzakelijk blijft. Het Waterschap gaat graag met u in overleg om de impact van het tijdelijke ruimtegebruik op uw bedrijfsvoering tot een minimum te beperken.
2	Het hoogtepeil van de nieuw aan te leggen dijkversterkingen is NAP + 22.30-22.40 m. Het hoogtepeil van de bestaande waterkering op het terrein van indiener is NAP + 22.00 m. Bij hoogwaterstanden van boven NAP + 22.00 m zal het Maaswater derhalve eerst via het terrein van Jos Menten het binnendijkse gebied binnenstromen. Dit zal een dermate hoge waterstroom met zich meebrengen op het terrein van indiener op zo een manier dat de schade veel hoger zal zijn dan in de bestaande situatie waarbij het water via diverse kanalen het gebied binnenstroomt. Dit terwijl er wel mogelijkheden zijn om het peil van de waterkering bij indiener te verhogen tot NAP + 22.30-22.40 m. Indiener verzoekt dan ook om de bestaande waterkering ter hoogte van zijn terrein te verhogen tot NAP + 22.40 m.	De bestaande kadeconstructie langs uw bedrijventerrein is in het recente verleden reeds op orde gebracht en voldoet op dit moment aan de huidige normen. Dit deel van het traject is daarom nu ook geen onderdeel van de scope van deze dijkversterking. Uw zorg voor inundatie van het havengebied via uw terrein is niet gegrond. Op basis van de huidige hydraulische randvoorwaarden voorziet uw kadeconstructie tot zichtjaar 2075 in voldoende hoogte om de waterstanden bij norm veilig te keren. Middels een wettelijke beoordeling controleert het waterschap periodiek of de waterkering nog steeds voldoet aan de signaleringswaarde. Dit is de overstromingskans per jaar die de beheerder het sein geeft dat de waterkering op termijn versterkt moet worden. Daarmee zal uw kadeconstructie in de toekomst tijdig worden versterkt, waarbij u gedurende de gehele levensduur van de kadeconstructie verzekerd bent van het minimaal wettelijk voorgeschreven basisbeschermingsniveau tegen hoogwater, de zogenaamde ondergrens. Dit is de overstromingskans per jaar waarop het dijktraject gedurende de gehele levensduur ten minste berekend moet zijn.

3	Het hoogtepeil van de in- en uitrit naar het doodlopende deel van de Mijnheerkensweg wordt verhoogd van NAP + 20.5 m naar NAP + 20.7 m (drempelhoogte coupure). Hiervoor wordt het terrein van indiener gedeeltelijk opgehoogd, zodat vrachtverkeer de drempel van de coupure kan passeren. Dit is niet acceptabel voor indiener om de volgende redenen: • Het terrein van indiener wordt 20 cm opgehoogd middenin het logistieke centrum van het bedrijf, daar waar heel veel interne transporten plaatsvinden met vrachtwagens, hydraulische kranen en vorkheftrucks (zie paragraaf 2.1). De plaatselijke ophoging belemmert deze interne transporten en dus de gehele bedrijfsvoering van Jos Menten. • Deze in- en uitrit wordt vooral gebruikt voor transport van grotere onderdelen die niet via de centrale entree het terrein kunnen bereiken. Vaak betreft het transporten met diepladers. Het ontworpen hoogteverschil tussen de Mijnheerkensweg en het terrein van indiener zal het transport met dieplader bemoeilijken en in veel gevallen onmogelijk maken. Indiener verzoekt dan ook om het ontwerp zodanig aan te passen dat het peil van de in- en uitrit behouden blijft op NAP + 20.5 m.	De drempelhoogte van de coupure is de uitkomst van een integrale ontwerpafweging. Op nadrukkelijk verzoek van de havenbedrijven heeft het waterschap de hoogteopgave van de nieuwe waterkering zoveel als mogelijk beperkt. Dit heeft geresulteerd in een geoptimaliseerde faalkansbegroting in combinatie met geactualiseerde hydraulische randvoorwaarden waarbij een hoogtereductie van ca. 0,8 m is bereikt. Alle bedrijven zijn in meer of mindere mate qua bedrijfsvoering gebonden aan het water. Met het beperken van de hoogteopgave is ontworpen op een manier die recht doet aan de lokale situatie en welke het gemeenschappelijke belang van de watergebonden bedrijven het meeste dient. De optimalisatie van de faalkansbegroting heeft tot gevolg dat er geen ontwerpruimte meer beschikbaar is om de betreffende coupuredrempel te verlagen. Het verlagen van de coupuredrempel zou als rechtsreeks gevolg hebben dat alle waterkeringen binnen het dijkversterkingsproject Willem-Alexanderhaven weer omhoog moeten. Gezien het beperkte hoogteverschil tussen de coupuredrempel en uw terrein is een goede inpassing met vloeiende verlopen in hoogteverschillen, voldoende rijcomfort, rekening houdend met de genoemde gebruiksfuncties, goed mogelijk. Om in het nieuwe ontwerp te bepalen of een dieplader door de coupures kan manoeuvreren en de nieuwe hoogteverschillen kan overbruggen, zijn er 3D rijsimulaties opgesteld.  Voor deze simulaties zijn er vier trajecten uitgetekend: twee simulaties voor het inrijden van de coupure vanuit beide kanten van de weg en twee simulaties voor het uitrijden naar beide kanten van de weg. Voor de vergelijking is dit gedaan voor de bestaande en de nieuwe situatie. In deze rijsimulaties is visueel de beweging van de dieplader te zien waardoor te bepalen is of deze

		door de coupure heen kan. Uit de rijsimulaties wordt er ook een grafiek gegenereerd die de ruimte tussen het voertuig en de verharding tijdens het gehele traject laat zien. De ontworpen hoogteverschillen leveren geen problemen op voor de dieplader. Het waterschap is graag bereid met u in overleg te treden over mogelijke optimalisaties van de inpassing van de hoogteverschillen.
4	Ter plaatse van de noordelijk in- en uitrit aan het doorgaande deel van de Mijnheerkensweg wordt de Mijnheerkensweg eveneens verhoogd aangelegd. In het ontwerp is geen rekening gehouden de hoogteverschillen tussen de verhoogde Mijnheerkensweg en het terrein van indiener. Ook voor deze inrit wordt er voor gevreesd dat deze niet meer gebruikt kan worden voor diepladers, hetgeen niet acceptabel is voor indiener. Indiener verzoekt om bij de verdere uitwerking van het ontwerp rekening te houden met het verkeersveilig gebruik van deze in- en uitrit voor diepladers.	Om in het nieuwe ontwerp te bepalen of een dieplader de noordelijke in- en uitrit kan gebruiken en de nieuwe hoogteverschillen kan overbruggen, zijn er 3D rijsimulaties opgesteld.  Voor deze simulaties zijn er vier trajecten uitgetekend: twee simulaties voor het inrijden vanuit beide kanten van de weg en twee simulaties voor het uitrijden naar beide kanten van de weg. Voor deze inrit is alleen een simulatie van de bestaande situatie gemaakt omdat hier de nieuwe situatie qua hoogtespel gunstiger is dan de huidige situatie. In deze rijsimulaties is visueel de beweging van de dieplader te zien waardoor te bepalen is of deze de in- en uitrit probleemloos kan gebruiken. Uit de rijsimulaties wordt er ook een grafiek gegenereerd die de ruimte tussen het voertuig en de verharding tijdens het gehele traject laat zien. De hoogteverschillen leveren geen problemen op voor de dieplader.
5	De Mijnheerkensweg kent na realisatie van het projectplan vele hoogteverschillen: ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising met de Schipperwal is de Mijnheerkensweg verdiept gelegen en 350 m verder, ter hoogte van de ontsluiting van Kalle&Bakker, wordt de Mijnheerkensweg verhoogd gelegd vanwege de waterkering. Ter plaatse van de verhoging is dan ook nog eens een gelijkvloers kruising gesitueerd. Tussen de verdiepte en	**Algemeen** De Mijnheerksenweg kruist de waterkering waardoor deze in het ontwerp verhoogd is aangelegd. De kruising met de ontsluitingsweg naar onder andere Kalle en Bakker (later zijstraat genoemd) is ook verhoogd aangelegd. Op de kruising zelf is geen hoogteverschil om er voor te zorgen dat de bijzondere manoeuvres voor voertuigen op het kruispunt veilig kunnen worden verricht.

	verhoogde ligging van de Mijnheerkensweg bevinden zich 4 in- en uitritten van ìndiener en ten noorden van de verhoogde ligging bevinden zich op minder dan 100 m nog eens twee in- en uitritten tot bedrijfsterreinen. Dit leidt tot een verkeersonveilige situatie voor het verkeer op de Mijnheerkensweg en het verkeer van en naar de bedrijven nabij de nieuw aan te leggen verhoging van de Mijnheerkensweg.	**Hoogteverschillen en hellingspercentages** Het ontwerp valt binnen de richtlijnen voor het verticale profiel van de weg. Dit betekent dat de gebruikte boogstralen volstaan voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Ook is het totale hoogteverschil vanaf het diepste punt van de tunnel onder de Schipperswal tot het hoogste punt van het kruispuntvlak beperkt ten opzichte van de afstand die gebruikt is om dit te overbruggen. Voor regionale stroomwegen met een maximum snelheid van 50 km/u geldt een maximaal hellingspercentage van 7% (bron: Handboek Wegontwerp 2013). De hellingen in het ontwerp hebben een maximaal hellingspercentage van 5.9% en vallen dus ruim binnen de richtlijnen. Met een ontwerpsnelheid van 50 km/u is er daarom geen aanleiding om te twijfelen aan het comfort van de vrachtwagens en overig gemotoriseerd verkeer die over het tracé rijden. Er is geen aanleiding voor een mogelijk achtbaaneffect. **Zicht** De topbogen van de hellingen hebben in het ontwerp een straal van 375 meter. Hiermee komt het zicht van oprijdend verkeer tot het kruispunt op 41 meter (stopzicht). Dit valt binnen de richtlijn (Handboek Wegontwerp 2013) en is voldoende verkeersveilig. Doordat het kruispuntvlak zonder hoogteverschil is aangelegd, is ook hier voldoende zicht om veilig het kruispunt over te steken. **In- en uitritten** De in- en uitritten die grenzen aan de verhoogde Mijnheerkensweg en de zijstraat bevinden zich beide aan het begin van de helling. De hellingspercentages zijn hier beperkt waardoor verkeer makkelijk in en uit kan rijden. Daarnaast is het zicht voor zowel het uitrijdend verkeer als het verkeer op de doorgaande weg voldoende. Rond deze in- en uitritten worden daarom geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht. **Wachtend verkeer** Of wachtende vrachtwagens voor het kruispunt problemen ondervinden van de helling is onderzocht door het hellingspercentage van de opgaande hellingen voor het kruispunt over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak te analyseren. De eerste wachtende vrachtwagen zal nog vrijwel geen helling ervaren. Een tweede wachtende vrachtwagen staat echter wel stil op een helling. In het huidige ontwerp zijn de hellingen voor de takken over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak als volgt: • Noordoost-tak Mijnheerkensweg: 3.3%

		• Zuidwest-tak Mijnheerkensweg: 3.2% • Noordwest-tak zijstraat: 1.8% De hellingen zijn getoetst door een verkeersveiligheidsexpert op basis van expert judgement en berekeningen van de acceleratielengte voor voertuigen met verschillende acceleratiewaarden. Hiermee is bepaald dat de hellingen in het huidige ontwerp geen verkeersveiligheidsknelpunten met zich meebrengen door wachtende en optrekkende vrachtwagens op de helling. Wel zullen op de takken met hogere hellingsgraden de vrachtwagens er langer over doen om het kruispunt te bereiken dan op de zijstraat. De verwachte intensiteiten op de Mijnheerkensweg geven echter geen aanleiding dat er doorstromingsknelpunten te verwachten zijn door langzaam optrekkende vrachtwagens. **Resume** Het verkeerskundige ontwerp voldoet aan de vigerende ontwerprichtlijnen (Handboek Wegontwerp 2013). Het wegontwerp faciliteert een comfortabel en veilig weggebruik en draagt bij aan een goede doorstroming en verkeersafwikkeling. Er worden geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht.
6	Voor de aanleg van dijkvak 8 en 9 moeten de betonblokken over de gehele lengte 10 m opgeschoven worden, waardoor de werkruimte op het terrein van indiener in belangrijke mate verkleind wordt. Nabij dijkvak 8 en 9 is het operationele centrum van het bedrijf. Een verkleining van het terrein met 10 m over de gehele lengte van dijkvak 8 en 9 hindert de bedrijfsvoering dermate dat geen recycle-producten meer kunnen gesorteerd, geknipt, getransporteerd en opgeslagen worden. Deze werkzaamheden kunnen ook niet verplaatst worden omdat deze werkzaamheden nabij de vast opgestelde metaalknipschaar moeten plaatsvinden. Indiener verzoekt dan ook om een bouwmethode toe te passen of het plan anderszins aan te passen zodat geen, of alleszins veel minder, tijdelijke werkruimte nodig is op het terrein van indiener.	Onder verwijzing naar de beantwoording van uw zienswijze bij punt 1 zal het Waterschap het referentieontwerp ter hoogte van dijkvak 9 en 10 aanpassen. De nieuwe waterkering zal worden gerealiseerd buiten de bestaande blokkenwand zonder dat deze tijdelijk verwijderd wordt. Dit betekent ook dat de tijdelijke werkruimte met een breedte van 10 meter komt te vervallen behoudens lokaal ter plaatse van de hoek waar dijkvak 9 aansluit op dijkvak 8 over ca. 10 m en ter plaatse van de coupure. Voor dijkvak 8 blijft het referentieontwerp gehandhaafd. Dit betekent dat hier het tijdelijk verplaatsen van de blokkenwand om daarmee werkruimte te creëren op het terrein van Menten Metaalrecycling noodzakelijk blijft. Het Waterschap ziet nog potentiële optimalisaties door bijvoorbeeld na uitvoering van de funderingswerken de werkstrook te versmallen van 10 naar 5 meter. Tevens bestaan er mogelijkheden om bijvoorbeeld in 2 fasen te werken. Het Waterschap gaat graag met u in overleg om dit verder te bespreken en de impact van het tijdelijke ruimtegebruik op uw

		bedrijfsvoering tot een minimum te beperken. De aanpassingen aan de begrenzingen van de tijdelijke werkruimtes zullen op tekening worden doorgevoerd in het Projectplan Waterwet.
7	Tijdens de aanlegwerkzaamheden moeten de keerwanden tijdelijk verplaatst worden. De keerwanden hebben ook een geluidsafschermende functie zodat indiener kan voldoen aan de strenge geluidsnormen die zijn vastgelegd in de omgevingsvergunning. Verplaatsing van de keerwanden leidt ertoe dat de bedrijfsvoering een geluidbelasting veroorzaakt die hoger is dan de grenswaarden die zijn vastgelegd in de omgevingsvergunning. Het industrieterrein Willem-Alexanderhaven is een krachtens de Wet geluidhinder gezoneerd industrieterrein, hetgeen voor alle bedrijven – en zeker ook voor indiener – veel beperkingen inhoudt voor wat betreft de geluiduitstraling. De wettelijke verplichtingen die hieruit voortvloeien maken het haast onmogelijk om – ook als is het maar tijdelijk – tijdens de aanlegwerkzaamheden meer geluid te produceren dan hetgeen nu in de omgevingsvergunning is vastgelegd. Het is indiener verboden om meer geluid te produceren dan hetgeen is vastgelegd in de geldende omgevingsvergunning. Indiener verzoekt dan ook om een onderzoek in te stellen naar de gevolgen op de geluidbelasting bij het verplaatsen van de keerwanden en om de nadelige gevolgen van deze verplaatsing met andersoortige geluidmaatregelen te compenseren zodat de reguliere bedrijfsvoering hierdoor niet belemmerd wordt. Tevens verzoekt indiener om de nodige omgevingsvergunning te regelen om verplaatsing van de keerwanden en de gewijzigde geluidbelasting te reguleren.	U wijst terecht op het feit dat langs het terrein van uw inrichting een geluidbeperkende wal/keerwand gesitueerd is die mede bedoeld is om binnen de geluidsnormen te blijven. Dit is ook zo in de vigerende omgevingsvergunning 'milieu' vastgelegd. Het door u kunnen blijven voldoen aan de geluidnormen is voor het waterschap een uitgangspunt. Vanwege de voorgenomen aanpassing aan het referentieontwerp voor dijkvak 9 en 10 is het niet langer noodzakelijk om de aanwezige keerwand bij dijkvak 9 te verplaatsen. Daarmee wordt de noodzaak voor nader onderzoek naar de (tijdelijke) gevolgen voor de geluidbelasting beperkt tot dijkvak 8,de aansluiting op dijkvak 9 en de aanleg van de nieuwe coupure. Bij de verdere uitwerking en voorbereiding voor realisatie zal door het waterschap rekening gehouden worden met het doorlopen van een procedure tot aanpassing van de vigerende vergunning, of middels een gedoogconstructie het tijdelijk toestaan van hogere geluidsemissies mogelijk te maken. Graag treden wij in overleg met u, of uw adviseur, om nader uit te zoeken welke maatregelen hiervoor zijn benodigd.
8	Tijdens de aanlegwerkzaamheden voor de verhoging van de Mijnheerkensweg zijn 2 belangrijke in- en uitritten niet beschikbaar. Het betreft in- en uitritten die gebruikt worden voor transport van grotere onderdelen die niet via de centrale poort het terrein kunnen bereiken. Indiener verzoekt om tijdens de realisatie het niet-beschikbaar zijn van deze in- en uitritten	Het is juist dat twee inritten naar uw bedrijfsterrein zijn gesitueerd binnen de werkgrenzen van het project. Deze inritten zijn: • De inrit gelegen aan de toegangsweg naar de landtong die in de huidige situatie afgesloten is door twee opgestapelde containers. Deze wordt enkel geopend wanneer bijzonder transport op het terrein van Menten Metaalrecycling moet zijn.

	tot een minimum te beperken van enkele dagen.	• De inrit ter plaatse van de noordelijk in- en uitrit aan het doorgaande deel van de Mijnheerkensweg. Beide inritten worden door u gebruikt voor transport van grotere onderdelen. Naast genoemde inritten beschikt u over een hoofdingang naar de weegbrug met toegang naar het achterterrein. Tevens is er een zijingang gesitueerd aan de Schipperswal welke semipermanent is afgesloten met een zeecontainer. Beide inritten vallen buiten de werkgrenzen van het project en zijn tijdens de realisatie beschikbaar. Voor wat betreft de inrit gelegen aan de toegangsweg naar de landtong (zijingang Mijnheerkensweg) is het onvermijdelijk dat deze tijdens de realisatie voor een langere periode niet bereikbaar zal zijn. Het waterschap wil zich in redelijkheid inspannen om in overleg met u na te gaan welke mogelijkheden er zijn om noodzakelijke transporten van grote onderdelen via deze ingang op een andere wijze te faciliteren. Voor wat betreft de noordelijke in- en uitrit langs de doorgaande Mijnheerkensweg is het raakvlak met het project beperkt. Slechts bij de reconstructie van de wegverharding van de Mijnheerkensweg zal op een aantal momenten kortstondig de inrit niet bereikbaar zijn. Het niet beschikbaar zijn van de inrit zal zich per werkgang beperken tot enkele dagen. De momenten van niet beschikbaar zijn van deze inrit zal door de uitvoerende aannemer tijdig vooraf met u worden afgestemd zodat u hiermee rekening kunt houden. Het waterschap zal zich in redelijkheid inspannen om overlast en/of beperkingen voor uw bedrijf tot een minimum te beperken en zal hierover, voorafgaand aan de realisatie, verder met u in overleg treden.
9	Het terrein van indiener is één aaneengesloten vloeistofdichte vloer die tot op enkele tientallen centimeters van de nieuwe waterkering is aangelegd. Op de noordelijk erfgrens, parallel aan het doodlopende deel van de Mijnheerkensweg, is de vloeistofdichte riolering van de vloeistofdichte vloer aangelegd en is een 4,5 m hoge keerwanden/geluidafscherming gebouwd. Indiener vreest dat het intrillen van de damwanden leidt tot scheurvorming van	Naar aanleiding van uw zienswijze heeft het Waterschap een deskundige marktpartij geconsulteerd over de beschikbaarheid van bouwmethoden welke maximaal tegemoet komen aan het minimaliseren van het risicoprofiel. Het blijkt mogelijk om middels een zogenaamde CSM-techniek een constructieve wand te realiseren in de nabijheid van de vloeistofdichte vloer. CSM staat voor Cutter Soil Mix. Het is een niet grond verdringend en trillingsarm systeem De soilmix methode wordt veelvuldig en breed toegepast in de Nederlandse bouwpraktijk voor het maken van

	de vloeistofdichten vloer en zelfs tot stabiliteitsproblemen van de keerwanden. Dit blijkt ook uit het heiadvies van IFCO dat in opdracht van het Waterschap Limburg is uitgevoerd. Volgens IFCO geldt een hoog risicoprofiel voor het aanbrengen van de damwand rondom het bedrijventerrein van Menten (dijksectie 8,9 en 10). Er bestaat het risico op een zetting van 5 tot 10 cm bij het plaatsen van de damwand. Indiener kan zich hier vanzelfsprekend niet in vinden. Indiener verzoekt dan ook om: • de waterkering op een ander locatie te realiseren, bijvoorbeeld aan de overzijde van het doodlopende deel van de Mijnheekensweg; • andere bouwtechnieken te gebruiken om zettingen van de ondergrond te voorkomen; • zettingen van de ondergrond en scheurvorming van de vloeistofdichte vloer te monitoren voor, tijdens en na de aanlegwerkzaamheden; • na afronding van de werkzaamheden de vloeistofdichte vloer te laten hercertificeren; • garanties dat scheurvorming van de vloeistofdichte vloer en eventuele zettingen van de keerwanden tot een termijn van 10 jaar na de aanlegwerkzaamheden voor rekening van het Waterschap Limburg worden hersteld.	grond- en/of waterkerende wanden in de nabijheid van kritische en trilling gevoelige omgevingsobjecten. Ook het Waterschap heeft eerdere positieve ervaringen opgedaan met deze bouwtechniek aangezien deze is toegepast in dijkversterkingen Mook en Eiland van Bergen. De wand wordt gemaakt door op de bouwlocatie met een freesmachine grond te mengen met cementspecie. Voor de sterkte en stijfheid van de wand worden op regelmatige afstand stalen H-profielen in de wand opgenomen. Boven het maaiveld wordt na uitharding van de CSM-wand en betonwand in-situ aangebracht. Ondanks dat de CSM-techniek duurder is dan het meer conventioneel hoog frequent intrillen van damwanden heeft het Waterschap besloten deze uitvoeringstechniek in het realisatiecontract voor te gaan schrijven om daarmee maximaal invulling te geven aan het voorkomen van trilling schade. Tot slot gaan we kort afzonderlijk in op uw verzoeken: - U verzoekt de waterkering op een nadere locatie te realiseren. Onder verwijzing naar ons antwoord op vraag 1 zal de waterkering in dijkvak 9 en 10 ca. 1m worden opgeschoven in noordoostelijke richting tot buiten de aanwezige blokkenwand en tot buiten de vloeistofdichte vloer; - U vraagt om andere (veiligere) bouwtechnieken. Het Waterschap heeft gekozen voor de best mogelijke beschikbare trillingsarme bouwtechniek middel een CSM-wand; - U vraagt om de ondergrond en vloeistofdichte vloer te monitoren. Monitoring op trillingen en zettingen tijdens bouwactiviteiten is gangbare praktijk in de funderingstechniek. Het Waterschap doet hierbij een toezegging dat de realiserende marktpartij een monitoringsplan dient op te stellen (voor, tijdens en na de realisatie) en voor de metingen en rapportages dient zorg te dragen. Het monitoringsplan zal voorafgaand aan de realisatie worden besproken met Menten Metaalrecycling en meetgegevens zullen beschikbaar worden gesteld; - U vraagt na afronding van de werkzaamheden de vloeistofdichte vloer te hercertificeren. Het waterschap kan dit toezeggen voor zover de hercertificering

		noodzakelijk is en betrekking heeft op vloerdelen welke als gevolg van de dijkversterking worden aangepast, beschadigd dan wel in de invloed zone van de dijkversterkingswerkzaamheden zijn gelegen; - U vraagt om een garantie van 10 jaar op het scheuren van de vloeistofdichte verharding en/of zettingen van keerwanden. Het waterschap is van mening dat met het aanpassen van het referentieontwerp, het toepassen van de CSM-techniek en het uitvoeren van monitoiring het risicoprofiel voor de opdrachtnemer beheersbaar is. Indien onverhoopt toch schade optreedt kunt u een beroep doen op de wettelijke aansprakelijkheid van de opdrachtnemer. Het ligt daarom niet in de rede om een aanvullende garantieverklaring voor 10 jaar af te geven.
10	Tijdens de realisatie van de verhoging van de Mijnheerkensweg wordt het doorgaande gedeelte van de Mijnheerkensweg tijdelijk verlegd naar de N280 en wordt over de terreinen van SIF, Smurfit Kappa en Kalle en Bakker een tijdelijke by-pass aangelegd om de terreinen van Kalle & Bakke en van indiener te ontsluiten. Indiener is van mening dat het ontwerp van deze tijdelijke wegen alleen al voor het reguliere verkeer tot congestie gaat leiden en dat daardoor de in- en uitgang van zijn terrein onbereikbaar wordt. Extra bouwverkeer en plaatsvindende bouwwerkzaamheden zullen de te verwachten congestie nog verergeren. Indiener verzoekt dan ook om het ontwerp van de tijdelijke verlegging van de Mijnheerkensweg te herzien zodat een veilige verkeerssituatie wordt gecreëerd en die niet leidt tot congestie.	Het wegvak Mijnheerkensweg in Roermond is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een bijbehorend snelheidsregime van 50 km/u. De functie van de weg is onder andere het faciliteren van de bereikbaarheid en ontsluiting van de naast gelegen percelen, die deel uitmaken van bedrijventerrein Willem Alexanderhaven. Zowel in de definitieve als tijdelijke situatie voldoet de weg aan de inrichtingskenmerken die worden gesteld vanuit de Duurzaam Veilige inrichting conform de normen van CROW. Daarmee wordt een veilige verkeersafhandeling en vlotte doorstroming gefaciliteerd en ligt een toename van verstoring van doorstroming of congestie niet voor de hand. Hieronder volgt een nadere toelichting op een aantal relevante aspecten: • Zowel in de huidige, tijdelijke als nieuwe situatie zijn erfaansluitingen en een kruispunt aanwezig, Deze beïnvloeden de capaciteit doordat dit verstoring geeft in de doorstroming. Toch levert dit, gezien de beperkte intensiteit (van zowel doorgaand als afslaand verkeer), geen problemen op in de doorstroming. Het incidenteel moeten wachten op een afslaande vrachtwagen hoort daarbij, ook op een bedrijventerrein. Dit zal soms plaatsvinden maar niet leiden tot congestie. • De rijstrookbreedten die zijn toegepast in de bypass hebben in breedte exact dezelfde afmeting als in de huidige situatie

		(rijstrookbreedte van 3,50 meter). Hiermee vindt geen beperking plaats voor de veiligheid / doorstroming. • De bermen bij de bypass zullen tijdelijk komen te vervallen. Hiervoor is geen ruimte meer beschikbaar om een obstakelvrije berm toe te passen. Bij de huidige vormgeving zal dit betekenen dat ten tijde van het gebruik van de bypass de snelheid omlaag gaat naar 30 km/uur. Gezien de intensiteiten op dit stuk en de vormgeving levert dat geen problemen op in relatie tot de doorstroming. • Het ontwerp van de bypass is voor wat betreft boogstralen, hellingen, rijzicht en stopzicht gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 50 km/u. Door het verlagen van de snelheid bij werk in uitvoering naar 30 km/u is sprake van een comfortabele en veilige verkeerssituatie welke ruimschoots voldoet aan de vigerende normen. • Bij het ontwerp van de bypass is gekozen voor een asfaltverharding, juist om het comfort en, daarmee verband houdend, ook de doorstroming maximaal te faciliteren.
11	Blijkens het KES-gesprek van 24 maart 2021 heeft het Waterschap een verkeerskundig advies laten opstellen om de bereikbaarheid van de bedrijven tijdens de bouwfase te verzekeren. De uitkomsten van dit verkeerskundig advies zijn echter nooit besproken met indiener.	Het verkeerskundig advies is gebruikt voor de besluitvorming om gedurende de realisatie een tijdelijke by-pass aan te leggen, zoals ook staat beschreven in het ontwerp projectplan. Desgewenst zijn wij alsnog bereid u over de uitkomst van het opgestelde advies nader te informeren. Indien dit is gewenst, kunt u hiervoor contact opnemen met het waterschap. Zie tevens het antwoord bij punt 10 voor een nadere toelichting op het functioneren van de tijdelijke by-pass.
12	In het ontwerp-projectplan wordt gesteld dat: “Naarmate het detailniveau van het ontwerp gedetailleerder werd, vonden de overleggen steeds meer op individueel niveau plaats. Met bedrijven op wiens terrein werkzaamheden zijn voorzien, hebben individuele gesprekken plaatsgevonden. Tussen 2018 en 2021 hebben tientallen gesprekken plaatsgevonden.”. Indiener moet helaas vaststellen dat de zogenaamde KES-gesprekken niet goed zijn verlopen: • Tijdens de KES-gesprekken is heel expliciet stilgestaan bij de eis van indiener dat de bedrijfsvoering niet	Wij betreuren het te vernemen dat u van mening bent dat de KES-gesprekken niet goed zijn verlopen. Er zijn volgens het waterschap in voldoende mate KES-gesprekken gevoerd, echter is het bij een groot en complex project als de dijkversterking Willem-Alexanderhaven helaas niet mogelijk om aan alle wensen en/of eisen tegemoet te komen. Uitvoering van een dergelijk groot en complex project gaat niet zonder hinder of overlast. Het waterschap probeert daar in alle redelijkheid zoveel mogelijk rekening mee te houden. Enige overlast op de bedrijfsvoering kan daarbij niet worden uitgesloten. Voor zover deze overlast uitstijgt boven het algemeen maatschappelijk risico

	belemmerd wordt door de aanleg van de nieuwe dijk en welke maatregelen getroffen kunnen/moeten worden om de bedrijfsvoering niet te belemmeren. Met deze afspraken is geen rekening gehouden in het voorliggende ontwerp-projectplan. • Indiener stelt vast dat de dijkversterking wordt gerealiseerd binnen de kadastrale grenzen van zijn terrein. In de KES-gesprekken is dit nooit op dit detailniveau besproken en is ieder geval nooit gesproken over de verkoop van gronden ten behoeve van de dijkverbetering. Zoals bij zienswijzepunt 1 gesteld, is indiener niet voornemens om hiervoor gronden te verkopen en zijn terrein te verkleinen. • Tijdens de KES-gesprekken is nooit gewezen op de consequenties van de aanpassing van de legger op de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het terrein (zie ook de zienswijze van indiener tegen de leggerwijziging). Dit terwijl de uitgebreide beschermingszone waterkering en profielvrije ruimte verregaande beperkingen inhouden voor het gebruik van het bedrijfsterrein en het bouwen van gebouwen en bouwwerken. Indiener verzoekt dan ook bij de voorbereiding van de vaststelling van het definitief plan en van de uitvoering van de werkzaamheden veel actiever te worden betrokken en dat het Waterschap schriftelijk akkoord geeft op de gemaakte afspraken.	waarmee een ieder in een volgebouwd land als Nederland te maken kan krijgen, komt daaruit voortvloeiende schade voor vergoeding in aanmerking. Vanwege de beperkt aanwezige ruimte kan niet worden voorkomen dat voor de noodzakelijke versterkingsopgave enig (tijdelijk) ruimtebeslag op uw terrein benodigd is. Het waterschap probeert dit ruimtebeslag zoveel mogelijk te beperken. Voor het niet te vermijden benodigde permanent en tijdelijk ruimtebeslag wordt in minnelijk overleg met de grondverwerver bepaald wat hiervoor een gebruikelijke vergoeding betreft. Uitgangspunt hierbij is dat u schadeloos wordt gesteld. Ten aanzien van de legger wordt opgemerkt dat reeds in de huidige situatie sprake is van de aanwezigheid van een leggerzonering. Dit betreft het gedeelte van de reeds aanwezige primaire waterkering langs de waterlijn waar in het kader van deze dijkversterking niets aan verandert. Voor dijkvak 8 en 9 is wel sprake van een nieuw aan te leggen waterkering met coupure, waarbij de kering middels de nieuw vast te stellen leggerzoneringen wordt beschermd. De bepalingen hieromtrent zijn vastgelegd in de ‘Keur Waterschap Limburg 2019, de daarbij horende “Uitvoeringsregels Keur Waterschap Limburg 2019” en de “Beleidsregels Keur Waterschap Limburg 2019”. U kunt deze vinden via de volgende link: https://www.waterschaplimburg.nl/overons/regels-wetgeving-0/wetten-regels/keur/ De Keur heeft primair tot doel de functionaliteit en instandhouding van de waterkering te borgen. Beperkingen voor het gebruik van bedrijfsterreinen en het bouwen van gebouwen en bouwwerken in de nabijheid van de primaire waterkering zijn niet zondermeer van toepassing. Het uitvoeren van nieuwe activiteiten in de kernzone en beschermingszones van de waterkering moet worden getoetst aan de Keur (en de daarbij horende uitvoeringsregels en beleidsregels). Waarschijnlijk zijn een meldings- of vergunningplicht van toepassing. In een vergunning zullen voorschriften worden opgenomen om de functionaliteit en instandhouding van de waterkering te borgen. Activiteiten die een risico vormen voor de integriteit van de waterkering en/of inspectie en het onderhoud van de waterkering belemmeren, zullen niet worden vergund.

		Daarnaast zijn er ook activiteiten die in strijd zijn met de zorgplicht en waarvoor geen vergunning kan worden aangevraagd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de opslag van grondstoffen/goederen direct tegen de waterkering. Dit is namelijk een direct risico voor de stabiliteit van de waterkering en vormt daarnaast een belemmering voor inspectie, beheer en onderhoud. Deze handeling is daarom in strijd met de zorgplicht. Indien opslag is benodigd in de directe nabijheid van de kering, kunnen aanvullende maatregelen zoals extra afschermende constructies benodigd zijn waarmee wordt voorkomen dat opslag direct tegen de waterkering kan plaats vinden. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
13	Indiener heeft in 2012 extra investering moeten doen om de aangelegde kade zodanig te ontwerpen dat deze ook voldoet aan de eisen van een primaire waterkering. Indiener heeft daarmee een deel van de dijkversterking gerealiseerd waarvoor het Waterschap Limburg verantwoordelijk is en hetgeen het Waterschap Limburg heeft te financieren. Dit blijkt ook uit het feit dat dit deel van de waterkering geen onderdeel is van de scope van het nu voorliggende ontwerp-projectplan. Indiener stelt vast dat het Waterschap Limburg de kades van andere bedrijven wél versterkt zodat deze voldoen aan de eisen van een primaire waterkering. Indiener vindt het dan ook niet meer als normaal dat er een financiële regeling komt om zijn eigen investering in de primaire waterkering – nu tevens minderkosten voor het Waterschap – te	Het waterschap neemt uw zienswijze ter kennisneming aan. Het nu ter inzage gelegde ontwerp projectplan ziet toe op de noodzakelijke versterking van de aanwezige primaire waterkering om deze te laten voldoen aan de nieuwe van toepassing zijnde veiligheidsnorm. Het deel van de waterkering dat reeds aan de nieuwe norm voldoet valt daarmee buiten de huidige versterkingsopgave. Het alsnog in aanmerking nemen van een verzoek om met terugwerkende kracht (een deel van) de kosten van de aanleg van kades in 2012 te compenseren valt buiten de scope van voorliggend ontwerp projectplan. In het kader van deze projectplanprocedure kan een verzoek tot compensatie daarom niet in behandeling worden genomen.

	compenseren.	
14	Het realiseren van de nieuwe waterkering vlak langs de noordelijke inrichtingsgrens van indiener leidt tot extra kosten vanwege onder meer aanpassing van de bedrijfsvoering, inzet van eigen personeel en externe adviseurs om te garanderen dat de bedrijfsvoering van indiener niet belemmerd wordt door de realisatie van de dijkversterking. Jos Menten verzoekt het Waterschap om tegemoet te komen in deze extra kosten.	Extra te maken kosten, waaronder inzet van externe adviseurs, komen in redelijkheid voor vergoeding in aanmerking. Onder andere deze afspraken, maar bijvoorbeeld ook afspraken in verband met het tijdelijk- en permanent ruimtebeslag voor de dijkversterking, worden gemaakt in het minnelijk overleg met onze grondverwerver. Graag maken wij met u een afspraak om over een redelijke vergoeding op basis van werkelijk te maken kosten nader af te stemmen.
Consequenties voor het Projectplan Waterwet		
De zienswijze leidt tot aanpassing van het Projectplan Waterwet. • Voor dijkvak 9 en 10 wordt een aangepast referentieontwerp gemaakt. • Tevens wordt de CSM-bouwmethode toegepast waarmee risico's in de uitvoering en ruimtebeslag worden beperkt. Voor een nadere uiteenzetting is in par. 3.1 van de Nota van Antwoord een tabel met wijzigingen opgenomen.		

Indiener OPPW 004		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Indiener is van oordeel dat de voorgenomen besluitvorming de bedrijfsactiviteiten in de Roermondse haven onvoldoende tegen hoogwater en/of overstromingen beschermt.	*De uitgebreide toelichting van hoofdstuk 2 dient tevens als integraal onderdeel bij de beantwoording van deze zienswijze te worden beschouwd.* Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het thans voorliggend ontwerp (VKA-tracé) voorziet, na een zorgvuldige afweging, in de versterking van het huidige dijktraject, met een korte aansluiting via de Mijnheerkensweg op de hoge grond.
2	Er is onvoldoende rekening gehouden met de bedrijfsactiviteiten en het feit dat indiener bestaande (vergunde) rechten heeft.	Uit een quickscan van de ten behoeve van de inrichting verleende vergunningen blijkt dat van eventueel bestaande rechten onverminderd gebruik gemaakt kan worden, ook na realisatie van het projectplan. De nieuwe situatie levert dus ten opzichte van de huidige situatie geen wijzigingen/beperkingen op ten aanzien van de bedrijfsvoering van de betreffende inrichting.
3	Ook is onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen voor het milieu en indiener wanneer de gronden en installaties van indiener overstromen.	In de huidige situatie is reeds sprake van een buitendijks gelegen terrein. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie. De ophoging en aansluiting van de bestaande primaire kering zal er niet toe leiden dat de terreinen van de buitendijks gelegen bedrijven eerder dan nu onder water zullen komen te staan. Buitendijks gelegen gebieden en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor benodigd te treffen maatregelen om instandhouding van voorzieningen en/of schade aan milieu als gevolg van hoogwater te voorkomen.
4	Verder is onvoldoende rekening gehouden met de consequenties van hoogwater voor de bereikbaarheid van de Roermondse haven en Sif.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.
5	Indiener is van mening dat hij beter beschermd moet worden tegen (de risico's van) hoogwater. Het is niet	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven

	aanvaardbaar dat het bedrijf buitendijks komt te liggen.	binnendijks te brengen. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.
6	Zoals bij het waterschap bekend heeft indiener concrete plannen waarmee voornoemde bezwaren kunnen worden weggenomen en toch de doelstellingen van het waterschap kunnen worden behaald.	Het waterschap is inderdaad bekend met het voorstel van de bedrijven voor een alternatief (integraal) plan. Zolang er echter geen zekerheid is verkregen over de haalbaarheid van dit plan, zoals afspraken over aanvullende financiering, de technische uitgangspunten om het alternatief plan als primaire waterkering te versterken, de wijze van toekomstig onderhoud en beheer, de mogelijkheid van overheveling door het HWBP van beschikbare budgetten voor het VKA-tracé en afspraken over financiering van toekomstige versterkingsopgaven dient het waterschap uit te gaan van het nu uitgewerkte ontwerp projectplan (VKA-tracé). In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.
7	Indiener is van mening dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn die tot het opstellen van een milieueffectrapport hadden moeten leiden. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit kan volgens indiener dan ook niet de toets der kritiek doorstaan.	De m.e.r.-aanmeldnotitie is zorgvuldig tot stand gekomen waarbij alle relevante milieuaspecten aan bod zijn gekomen. Er hoeft uitsluitend te worden onderzocht wat de milieueffecten zijn van de aanleg/verbetering van de waterkering, zoals beschreven in het VKA en het uitgewerkte ontwerp-projectplan. Deze effecten zijn voor zover relevant voor de dijkverbetering WA-haven onderzocht. Op basis van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is gebleken dat er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van de voorgenomen activiteit. Wel zijn enkele mitigerende maatregelen opgesteld om nadelige gevolgen te voorkomen/ te beperken. Op grond hiervan is de terechte conclusie getrokken dat er geen significante nadelige gevolgen zijn en dus geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld. Indiener geeft in zijn zienswijze niet aan welke belangrijke milieugevolgen niet voldoende zijn onderzocht of waarom een andere conclusie had moeten worden getrokken.
8	Het waterschap heeft erop gewezen dat, gelet op het grote economische belang van het gebied (onder andere het	Het waterschap heeft slechts erop gewezen dat het, gezien de klimaatontwikkelingen, van belang is primaire waterkeringen aan de vigerende

	nabijgelegen Designer Outlet Center, woningen en bedrijven), partijen ervoor hebben gekozen om het huidige wettelijke veiligheidsniveau ten minste te behouden en het lopende dijkversterkingsproces onverkort door te zetten in goed overleg met de omliggende bedrijven. Hiermee wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat indiener de voorgenomen besluitvorming steunt.	wettelijke veiligheidsnorm te laten voldoen. Dit betreft een wettelijke taak van het waterschap en dit proces dient onverkort te worden doorgezet, aangezien de totale opgave voor Limburg urgent en groot is. Het is bij het waterschap genoegzaam bekend dat diverse havenbedrijven zich niet kunnen vinden in het gekozen voorkeurstracé (VKA) en deze bedrijven de voorgenomen besluitvorming niet steunen. Alhoewel wij dit betreuren is het waterschap van mening dat een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden.
9	Een groot deel van het bedrijventerrein en daarmee een groot aantal bedrijven in de Willem-Alexanderhaven zullen buitendijks gelegen blijven. In de voorgenomen besluitvorming is geen alternatief beschouwd waarin de percelen van indiener binnendijks worden gebracht. Dit is in strijd met de zorgplicht ingevolge de Waterwet, die immers ook toeziet op de bescherming van (economische) belangen die indiener behartigt, waarbij wordt gewezen op artikel 2.1 lid 1 Waterwet en artikel 21 van de Grondwet. Verder wordt verwezen naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) van 13 maart 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:818) waarin het volgende wordt overwogen: “Met de regels uit de Waterwet wordt dus onder meer beoogd bescherming te bieden tegen overstromingen en wateroverlast. Deze regels strekken daarmee ook tot de bescherming van de belangen van diegenen van wie het woon- en leefklimaat mede door de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast wordt bepaald”.	De zorgplicht ingevolge de Waterwet ziet slechts toe op binnendijkse gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. De aangehaalde uitspraak heeft betrekking op een binnendijks gelegen situatie en heeft dan ook geen betekenis voor onderhavige kwestie.
10	De (economische) belangen en de bestaande rechten van indiener zijn ten onrechte niet (juist) bij de besluitvorming betrokken, althans nergens blijkt dat hiermee rekening is gehouden.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Verder is het waterschap van mening dat een zorgvuldige variantenafweging, inclusief daarbij opgestelde effectnota, heeft plaats gevonden. Deze producten waren, als onderdeel van de ter inzage legging, voor een ieder te raadplegen.

11	Ook de gevolgen voor het verkrijgen van toekomstige vergunningen door indiener zijn niet, althans niet kenbaar bij de voorgenomen besluitvorming betrokken.	Gevolgen voor eventuele toekomstige ontwikkelingen wijzigen niet naar aanleiding van het planvoornemen. Er is immers nu ook al sprake van een buitendijkse ligging van de betreffende inrichting. Dit maakt dan ook geen deel uit van de besluitvorming.
12	In het ontwerp-projectplan is opgenomen dat er individuele gesprekken zijn gevoerd met betrokken bedrijven. Daarmee wordt gesuggereerd dat indiener de voorgenomen besluitvorming ondersteunt. Dat is echter niet het geval. Het voorgenomen besluit reflecteert op geen enkele wijze de inhoud van het overleg. In het overleg heeft indiener aangegeven dat hij binnendijks moet komen te liggen. De waterkering zou hiervoor derhalve om het terrein van indiener heen moeten worden getrokken. Daarnaast zijn er diverse onderwerpen in het projectplan geland zonder dat deze besproken zijn in de KES-gesprekken, en zijn ook relevante zaken besproken die niet terug te vinden zijn in het projectplan.	Het is bij het waterschap genoegzaam bekend dat diverse havenbedrijven zich niet kunnen vinden in het gekozen voorkeurstracé (VKA) en deze bedrijven de voorgenomen besluitvorming niet steunen. Alhoewel wij dit betreuren is het waterschap van mening dat een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden. Het ontwerp projectplan beschrijft op hoofdlijnen de uit te voeren werkzaamheden om het bestaande tracé weer aan de wettelijke norm te laten voldoen. Daarbij wordt in redelijkheid rekening gehouden met de geïnventariseerde wensen bij de diverse stakeholders. De wens van indiener om binnendijks te worden gebracht is om reeds uiteengezette moverende redenen niet gehonoreerd. Het waterschap is en blijft graag in gesprek met indiener om een vervolg te geven aan de KES-gesprekken. Zolang er echter geen zekerheid is verkregen over het bereiken van overeenstemming voor een alternatief tracé, is het uitgangspunt voor de KES-gesprekken een versterkingsopgave conform het nu vastgestelde ontwerp projectplan (VKA-tracé).
13	Het waterschap heeft geen enkele onderbouwing aangeleverd ten aanzien van de beslissing om een aantal bedrijven geen hoogwaterbescherming te bieden.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. De onderbouwing van de keuze voor het te versterken tracé is uitgewerkt in de nota voorkeursalternatief DT76-2 Willem Alexanderhaven Roermond, dat als bijlage 2 in het Bijlagenboek is opgenomen. Het bijlagenboek is gelijktijdig met het OPPW ter inzage gelegd.
14	Indiener heeft een groot belang bij het verleggen van de waterkering om zijn bedrijfspercelen heen. De bedrijfs-activiteiten zullen bij overstroming immers langdurig worden verstoord.	Het Waterschap heeft ten aanzien van buitendijks gelegen bedrijven geen wettelijke taak of zorgplicht om deze te beschermen tegen wateroverlast en overstromingen als gevolg van hoogwater. Desondanks begrijpt het waterschap de wens

		van bedrijven voor aanvullende bescherming. In het Ontwerp projectplan hebben wij daarom toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.
15	Het voorgenomen plan is niet uitvoerbaar. De praktische uitvoerbaarheid is feitelijk en juridisch slechter dan het geval zou zijn indien het voorstel van de bedrijven wordt gevolgd, te weten het binnendijks leggen van het terrein van de bedrijven. Gewezen wordt op de volgende gevolgen: • De verhoging van de Mijnheerkensweg zal leiden tot grote verkeershinder en slechte bereikbaarheid van de bedrijven zowel bij aanleg als in de toekomstige situatie; • Door het aanleggen van de verhoogde kruising voor de ontsluiting op de landtong (waar o.a. de containerterminal en de zandverlading gevestigd zijn), moeten er iedere dag honderden vrachtwagens een helling oprijden, waardoor het brandstofgebruik en stikstofuitstoot specifiek op dit punt flink zullen stijgen. Deze stikstofuitstoot en (uiteindelijk) depositie moet expliciet bij de besluitvorming worden betrokken. • De verkeersveiligheid van het kruispunt gaat erop achteruit. Het vele zware vrachtverkeer moet op de doorgaande Mijnheerkensweg deze verhoging oprijden, en daarna in de verdieping van de Mijnheerkensweg onder het viaduct 200 meter in zuidwestelijke richting rijden. Dit leidt tot een achtbaaneffect voor zware vrachtauto's. Dagelijks rijden honderden zware vrachtwagens tussen het kruispunt op de N280 naar het achterliggende industrieterrein. Vrachtwagens hebben veel hinder van dit achtbaaneffect. De zware vrachtwagens die uit andere richtingen komen, moeten zich op deze verhoogde kruising tussen de andere zware vrachtwagen met het	De keuze voor het VKA is na zorgvuldige afweging tot stand gekomen. Het waterschap ziet niet in waarom realisatie van het VKA niet uitvoerbaar is. In uw zienswijze wordt dit argument overigens niet nader toegelicht. Ten aanzien van de in uw zienswijze benoemde gevolgen het volgende: **Algemeen** De Mijnheerksenweg kruist de waterkering waardoor deze in het ontwerp verhoogd is aangelegd. De kruising met de ontsluitingsweg naar onder andere Kalle en Bakker (later zijstraat genoemd) is ook verhoogd aangelegd. Op de kruising zelf is geen hoogteverschil om er voor te zorgen dat de bijzondere manoeuvres voor voertuigen op het kruispunt veilig kunnen worden verricht. **Hoogteverschillen en hellingspercentages** Het ontwerp valt binnen de richtlijnen voor het verticale profiel van de weg (Handboek Wegontwerp 2013). Dit betekent dat de gebruikte boogstralen volstaan voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Ook is het totale hoogteverschil vanaf het diepste punt van de tunnel onder de Schipperswal tot het hoogste punt van het kruispuntvlak beperkt ten opzichte van de afstand die gebruikt is om dit te overbruggen. Voor regionale stroomwegen met een maximum snelheid van 50 km/u geldt een maximaal hellingspercentage van 7% (bron: Handboek Wegontwerp 2013). De hellingen in het ontwerp hebben een maximaal hellingspercentage van 5.9% en vallen dus ruim binnen de richtlijnen. Met een ontwerpsnelheid van 50 km/u is er daarom geen aanleiding om te twijfelen aan het comfort van de vrachtwagens en overig gemotoriseerd verkeer die over het tracé rijden. Er is geen aanleiding voor een mogelijk achtbaaneffect. **Zicht** De topbogen van de hellingen hebben in het ontwerp een straal van 375 meter. Hiermee komt het zicht van oprijdend verkeer tot het kruispunt

	achtbaaneffect voegen. Een achteruitgang van de verkeersveiligheid op dit kruispunt van zware vrachtwagen is in de ogen van indiener niet acceptabel.	op 41 meter (stopzicht). Dit valt binnen de richtlijnen en is voldoende verkeersveilig. Doordat het kruispuntvlak zonder hoogteverschil is aangelegd, is ook hier voldoende zicht om veilig het kruispunt over te steken. **In- en uitritten** De in- en uitritten die grenzen aan de verhoogde Mijnheerkensweg en de zijstraat bevinden zich beide aan het begin van de helling. De hellingspercentages zijn hier beperkt waardoor verkeer makkelijk in en uit kan rijden. Daarnaast is het zicht voor zowel het uitrijdend verkeer als het verkeer op de doorgaande weg voldoende. Rond deze in- en uitritten worden daarom geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht. **Wachtend verkeer** Of wachtende vrachtwagens voor het kruispunt problemen ondervinden van de helling is onderzocht door het hellingspercentage van de opgaande hellingen voor het kruispunt over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak te analyseren. De eerste wachtende vrachtwagen zal nog vrijwel geen helling ervaren. Een tweede wachtende vrachtwagen staat echter wel stil op een helling. In het huidige ontwerp zijn de hellingen voor de takken over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak als volgt: • Noordoost-tak Mijnheerkensweg: 3.3% • Zuidwest-tak Mijnheerkensweg: 3.2% • Noordwest-tak zijstraat: 1.8% De hellingen zijn getoetst door een verkeersveiligheidsexpert op basis van expert judgement en berekeningen van de acceleratielengte voor voertuigen met verschillende acceleratiewaarden. Hiermee is bepaald dat de hellingen in het huidige ontwerp geen verkeersveiligheidsknelpunten met zich meebrengen door wachtende en optrekkende vrachtwagens op de helling. Wel zullen op de takken met hogere hellingsgraden de vrachtwagens er langer over doen om het kruispunt te bereiken dan op de zijstraat. De verwachte intensiteiten op de Mijnheerkensweg geven echter geen aanleiding dat er doorstromingsknelpunten te verwachten zijn door langzaam optrekkende vrachtwagens. **Stikstofuitstoot** In uw zienswijze voert u geen argumenten aan om aan te tonen dat het verhogen van de kruising leidt tot extra stikstofuitstoot. Met eenzelfde argumentatie kan worden gesteld dat

		verkeer op de terugweg de helling weer af rijdt, zodat een vermeend negatief effect op de heenweg weer teniet wordt gedaan. Voor het bepalen van mogelijke effecten op de depositie van stikstof wordt de Aerius-calculator gebruikt. Aangezien details zoals een verhoogde kruising niet in de Aerius-calculator ingevoerd kunnen worden, is een vermeende verhoging van de depositie van ondergeschikt belang en speelt deze geen rol bij de besluitvorming. **Resume** Het verkeerskundige ontwerp voldoet aan de vigerende ontwerprichtlijnen. Het wegontwerp faciliteert een comfortabel en veilig weggebruik en draagt bij aan een goede doorstroming en verkeersafwikkeling. Er worden geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht.
16	Het waterschap merkt in het ontwerp-projectplan op dat de realisatie van de aanvullende versterkingsmaatregelen op initiatief en voor rekening van de deelnemende bedrijven moeten komen. Daarmee miskent het waterschap dat er een intentieovereenkomst is gesloten en dat de provincie Limburg een aanvraag voor een CEF subsidie zal doen.	Uw opmerking wordt ter kennisneming aangenomen. Meerkosten van aanvullende wensen (meekoppelkansen) komen altijd voor rekening van de verzoekende partij. Dit staat ook nader toegelicht in hoofdstuk 2. Het doet niet ter zake of de verzoekende partij hierbij een beroep doet op externe geldstromen zoals een CEF-subsidie. De intentieovereenkomst heeft tot doel om met elkaar te onderzoeken of aanvullende beschermingsmaatregelen mogelijk zijn, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om het VKA-tracé te koppelen met het alternatieve tracé. Dit betreft slechts een inspanning van de betrokken partijen om, zonder het geven van garanties, constructief met elkaar de mogelijkheden voor een integraal tracé nader te onderzoeken. Zie tevens de beantwoording bij punt 25.
17	Gelet op de hiervoor uiteengezette zorgplicht van het Waterschap ter voorkoming, en waar nodig beperking van overstromingen, kan het waterschap niet met de voorgestelde oplossing volstaan. Tijdens het hoogwater van zomer 2021 is gebleken dat bescherming tegen hoogwater in Willem-Alexanderhaven van groot belang. De bescherming van de bedrijven is niet alleen een belang van de bedrijven zelf, maar ook voor de nabijgelegen omgeving, omdat er op het	De zorgplicht ziet slechts toe op binnendijkse gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. Alhoewel het waterschap begrijpt dat door diverse bedrijven aanvullende bescherming wordt verlangd, kan het waterschap zonder co-financiering van deze bedrijven, binnen de haar wettelijk toegewezen taak en de van toepassing zijnde subsidieregeling van het HWBP geen aanvullende bescherming bieden.

	bedrijventerrein met diverse schadelijke stoffen wordt gewerkt. Nu het waterschap zelf ook de risico's van klimaatverandering signaleert, en er bij het ontwerpen van de kering rekening gehouden moet worden met risico's die 100 jaar in de toekomst liggen, is het onbegrijpelijk dat het waterschap hiervoor de ogen sluit.	
18	Daarbij komt dat het beter is om de waterkering nu meteen rondom het terrein van de buitendijks gelegen bedrijven aan te leggen dan in de toekomst. Gelet op de prognose over klimaatverandering lijkt het namelijk realistisch dat de dijk in de toekomst verder verbeterd/verhoogd zal moeten worden. Een doelmatige besteding van publieke middelen vergt dat de dijk zo snel mogelijk op de meest geschikte plaats wordt verbeterd, zodat deze later niet alsnog hoeft te worden verplaatst.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Zie tevens de beantwoording bij punt 17.
19	Indiener meent dat ten onrechte geen milieueffectrapport (MER) is gemaakt. Een MER biedt bij uitstek de gelegenheid om verschillende alternatieven te onderzoeken en bij de besluitvorming te betrekken. Nu er discussie is over de wijze waarop de waterkering moet worden verbeterd, heeft een MER dus alleen al daarom veel toegevoegde waarde. Een MER kan hier dus ook los van de vraag of er een juridische verplichting is om een MER te maken de kwaliteit van de besluitvorming mogelijk (los van alle andere argumenten) op het vereiste niveau brengen.	In het VKA zijn de verschillende varianten afgewogen. Daarbij heeft het waterschap, zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2, geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het door de bedrijven aangedragen alternatief hoeft daarom niet onderzocht te worden. Zoals beschreven onder punt 7, is op grond van de m.e.r.-aanmeldnotitie gebleken dat er geen MER hoeft te worden opgesteld.
20	Ten onrechte is geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn. In het kader van de m.e.r.-beoordeling dient te worden uitgegaan van een ruimer begrip van gevolgen voor het milieu; het gaat namelijk ook om kwetsbaarheid voor risico's op rampen en het belang van bescherming van materiële goederen. Indiener wijst aan de hand van de aanmeldnotitie op de volgende gevolgen die op zichzelf en in onderlinge samenhang bezien aantonen dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn die tot de conclusie	In het VKA zijn de verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan het door de bedrijven aangedragen alternatief hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet hoefde. Dit alternatief is afgewogen en afgevallen. In de m.e.r.-aanmeldnotitie zijn uitsluitend de milieugevolgen in beeld gebracht van het dijkverbeteringsontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-projectplan. Met betrekking tot de door indiener aangedragen punten kunnen wij het volgende aangeven: • Bodemverontreiniging: tijdens de uitvoering worden maatregelen getroffen waardoor verplaatsing van de verontreiniging niet aan

	leiden dat een MER had moeten worden opgesteld: • Op het beoogde tracé is de bodem verontreinigd. Door werkzaamheden wordt verontreiniging verplaatst. Dat geldt ook voor waterbodem, waardoor verontreiniging in oppervlaktewater kan komen. Dit is een belangrijk nadelig gevolg dat het maken van een MER rechtvaardigt. Daarmee zouden namelijk ook alternatieven worden onderzocht, waarin die verontreiniging (en de verplaatsing daarvan) wellicht niet of minder aan de orde is. • Voor landschap en natuur staat in de aanmeldnotitie dat het plangebied buiten de Zilvergroene natuurzone, Bronsgroene landschapszone en NNN valt. Volgens de aanmeldnotitie hanteert de provincie geen externe werking. Om die reden is dit onderdeel in de aanmeldnotitie niet getoetst. Dat de provincie in het kader van besluitvorming niet toetst, betekent echter niet dat de gevolgen op deze zones in het kader van een m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Ook dergelijke effecten zijn van belang voor de vraag of een MER moet worden gemaakt. • Er zijn diverse grondgebonden diersoorten in het plangebied en de omgeving aangetroffen. Dat er op basis van de Wnb vrijstellingen zouden gelden voor het vernietigen van verblijfplaatsen, betekent (los van de vraag of dat juist is) niet dat deze negatieve effecten bij de m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Dat geldt ook voor de vernietiging van vaste rust- en verblijfplaatsen van amfibieën. • Verder zijn nesten van eenden, merels en eksters waargenomen. De effecten daarop zijn volgens de aanmeldnotitie niet op voorhand uit te sluiten. Ook dat pleit voor de conclusie dat een MER moet worden opgesteld. • Ook het kappen van 62 bomen en 1.462 m^2 houtwal pleit voor de conclusie dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Te	de orde is. • Op grond van het provinciale beleid "Beleidsregel natuurcompensatie 2018" worden uitsluitend de effecten van activiteiten die plaats vinden in de goudgroene, bronsgroene en zilvergroene natuur- en landschapzones beoordeeld op de effecten. De activiteiten zullen buiten deze zones plaatsvinden en de provincie heeft geoordeeld dat er daarom geen significant nadelige effecten op deze zones te verwachten zijn. Dit betekent dat het specifieke beleid voor de natuur- en landschapszones zoals vastgelegd in de Provinciale Omgevingsverordening en in de Beleidsregel Natuurcompensatie hier niet van toepassing is omdat de activiteiten buiten deze zones plaatsvinden. Vandaar dat het waterschap heeft geconcludeerd dat de voorgenomen dijkverbeteringsactiviteiten niet leiden tot nadelige gevolgen voor de bovengenoemde natuur- en landschapszones. In het uitgevoerde natuuronderzoek dat in de m.e.r. aanmeldingsnotitie is beschreven zijn overigens wel degelijk de mogelijke nadelige gevolgen in de gehele omgeving in beeld gebracht, waaronder ook de natuur- en landschapszones. Het is dus niet zo dat alle nadelige gevolgen in de natuur- en landschapszones bij voorbaat zijn uitgesloten in het uitgevoerde onderzoek. • Voor de in het plangebied aanwezige flora en fauna gelden de beschermingskaders en verbodsbepalingen op grond van de Wet natuurbescherming. Voor werkzaamheden van het project Roermond Alexanderhaven is geen ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming nodig omdat geen verbodsbepalingen overtreden worden. Eventuele nadelige gevolgen worden zoveel mogelijk gemitigeerd. De dijkverbeteringswerkzaamheden worden door de aannemer bovendien altijd uitgevoerd overeenkomstig de gedragscode voor waterschappen en de zorgplicht. Uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van grondgebonden dieren voorkomen. Voor mogelijk aanwezige soorten geldt een vrijstelling (al dan niet in een deel van het jaar) voor het weghalen van verblijfplaatsen op grond van de Beleidsregels ten behoeve van de passieve soortenbescherming onder

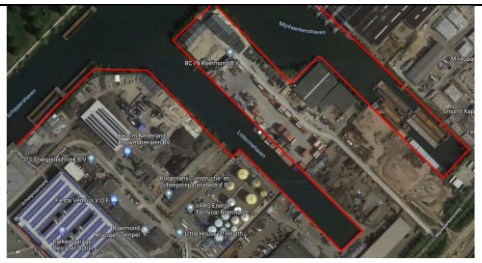
	meer nu herplanting ter plaatse in het plan zoals dat voorligt niet mogelijk is. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning op het terrein van BESIX is niet beoordeeld. De gevolgen voor de bewoners van het buitendijks laten van deze woning zijn niet beoordeeld (zie artikel I7.1 lid 6 sub a Wet milieubeheer: “de bevolking en de menselijke gezondheid”.) Het buitendijks laten van deze woning is ook een aanwijzing dat er belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het milieu. Een overstroming heeft evident belangrijke nadelige gevolgen voor de bewoners en daardoor de menselijke (mentale) gezondheid. Ook is de woning bij sluiting van de coupures niet meer bereikbaar.	de Wet natuurbescherming in Limburg. Verder is uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn. Gezien de overwegend bebouwde omgeving is de kans overigens erg klein dat soorten met een jaarrond beschermd nest zich vestigen. Overige mogelijk aanwezige nesten zijn beschermd als deze in gebruik zijn en voor zolang de jongen afhankelijk zijn van het nest. Daarna mogen deze nesten verwijderd worden. In gebruik zijnde nesten mogen niet verstoord worden. Wezenlijke verstoring wordt voorkomen met mitigerende maatregelen, zoals het niet verrichten van verstorende werkzaamheden in het broedseizoen. Voor de mogelijk voorkomende amfibieën kan worden volstaan met algemene mitigerende maatregelen (zorgplicht en gedragscode). De werkzaamheden vinden plaats op een industrieterrein tussen havenbedrijven waardoor de kans op voorkomen van (beschermde) flora en fauna klein is. De werkzaamheden, die worden uitgevoerd onder ecologische begeleiding, leiden gelet op het vorenstaande zeker niet tot overtreding van de verbodsbepalingen zoals opgenomen in de Wet natuurbescherming en kunnen daarom zonder ontheffing uitgevoerd worden. • Voor het kappen van bomen en houtwal heeft een effectbeoordeling natuur plaatsgevonden. Hierin is geconcludeerd dat het hier om bomen gaat die vanwege omvang of soort geen grote natuurwaarden hebben. De te kappen bomen hebben ook geen essentiële functie met betrekking tot beschermde soorten als vleermuizen, zodat belangrijke nadelige effecten niet aan de orde zijn. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning is geen wijziging van de bestaande situatie en hoeft daarom niet nader onderzocht te worden.
21	Daarnaast zijn de gevolgen van het buitendijks laten van een groot deel van het bedrijventerrein in de Willem-Alexanderhaven ten onrechte niet beoordeeld. Overstroming van het bedrijventerrein kwalificeert als een ramp in de zin van de m.e.r.-regelgeving. De materiële goederen op het bedrijventerrein moeten dan ook bij de	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. De bedrijven blijven zelf verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen om schade door wateroverlast te voorkomen / te beperken.

	m.e.r.-beoordeling worden betrokken (artikel 7.1 lid 6 sub d Wet milieubeheer). Daarnaast kan overstroming van het bedrijventerrein leiden tot vervuiling van het milieu doordat (gevaarlijke) stoffen die in de fabriek worden gebruikt bij een overstroming in het water terecht komen. Via het water kunnen stroomafwaarts land en biodiversiteit worden aangetast.	
22	Voor het projectplan had een passende beoordeling moeten worden gemaakt. En bij een passende beoordeling dient voor het projectplan tevens een MER te worden opgesteld.	In welke gevallen het maken van een passende beoordeling voor plannen verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en), is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). In dit artikel 2.8, eerste lid jo. artikel 2.7 eerste lid Wnb is aangegeven dat een passende beoordeling moet worden gemaakt wanneer het projectplan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000 gebied. De dijkverbetering zoals opgenomen in het projectplan Waterwet heeft, zoals ook is toegelicht op pagina 36 tot en met 38 van de m.e.r.-aanmeldnotitie, geen significant nadelige gevolgen voor een Natura 2000 gebied. Een passende beoordeling is daarom niet nodig.
23	In het VKA wordt het noordelijk gedeelte van de Mijnheerkensweg buitendijks gesitueerd. Daardoor zijn de terreinen van indiener niet bereikbaar bij (dreigend) hoogwater. De ervaring van de hoogwaterstanden in de zomer van 2021 hebben geleerd dat de buitendijkse bedrijven snel ontruimd worden bij dreigende hoogwaterstanden; ruim voordat het peil van NAP + 20.70 m wordt bereikt. De noodzaak om te ontruimen, alsook het niet-bereikbaar zijn van het terrein van indiener wegens hoogwater op het buitendijkse deel van de Mijnheerkensweg zijn funest voor de leverzekerheid die indiener heeft te garanderen. Verplichte ontruiming en/of niet-bereikbaar zijn van indiener zal in te toekomst alleen maar toenemen. Daardoor kan indiener de voor haar bedrijfsvoering noodzakelijke leveringszekerheid alsmaar vaker niet nakomen.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen, dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.
24	In de afweging van de meekoppelkansen (hoofdstuk 3 van de effectennota) is onterecht geen rekening gehouden met het versterken van de havenfaciliteiten in combinatie met de versterking van de dijken in het kader van het HWBP. In par.	In de nota VKA met bijbehorende effectennota zijn verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan door de bedrijven aangedragen alternatieven rondom de landtong, hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet

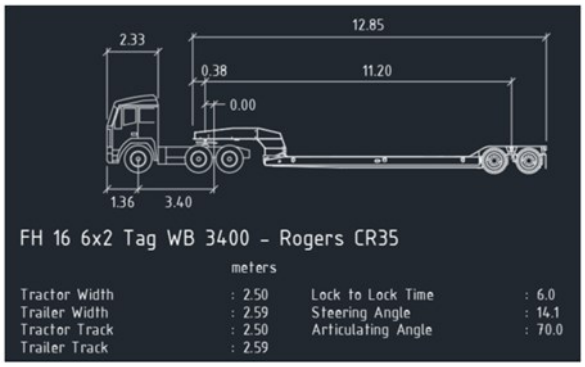
	5.1.2 van de effectnota is onterecht gesteld dat bij het VKA geen meekoppelkansen zijn.	verplicht was. Ten tijde van het vaststellen van de nota VKA met bijbehorende effectnota was er geen sprake van zicht op concrete meekoppelkansen en zekerheid over de daarbij behorende aanvullende afspraken.
25	Ter plaatse van de terreinen van indiener is een unieke meekoppelkans niet beschouwd waarbij het realiseren van de primaire waterkering langs de waterlijn grotendeels via een beperkte verhoging/versterking van de bestaande constructies van de loskades kan plaatsvinden. De loskades aan de noordzijde van de Mijnheerkenshaven hebben een hoogte van NAP + 21.90 m en behoeven derhalve slechts een verhoging van 0.1 m om de dezelfde bescherming te bieden als de bestaande waterkeringen op het terrein, als bij Jos Menten en als de in het VKA voorziene waterkering op het terrein van VARO. De door de gemeente aangelegde loskade ten zuiden van de Mijnheerkenshaven heeft al een hoogte van NAP + 22.00 m. Het leggen van de primaire waterkering langs de waterlijn heeft het bijkomende voordeel dat de terreinen van indiener binnendijks worden gesitueerd, dus beschermd zijn tegen hoogwater en dat een dijkversterking kan worden gerealiseerd zonder (de nu voorziene) coupure bij Menten. Indiener betreurt dat deze meekoppelkans niet is meegenomen in de uitwerking van het plan, temeer daar het Waterschap Limburg als partner in de samenwerkingsovereenkomst mede initiatiefnemer is voor het aanvragen van een CEF-subsidie om deze meekoppelkans onderdeel te laten uitmaken van het projectplan.	Uw opmerking wordt ter kennisneming aangenomen. De facto komen aanvullende wensen (meekoppelkansen) voor rekening van de wensende partij. Dit staat ook nader toegelicht in hoofdstuk 2. Het doet hierbij niet ter zake of de wensende partij hierbij een beroep doet op externe geldstromen zoals een CEF subsidie. De intentieovereenkomst heeft tot doel om met elkaar te onderzoeken of aanvullende beschermingsmaatregelen mogelijk zijn, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om het VKA-tracé te koppelen met het alternatieve tracé. Dit betreft een inspanning van de betrokken partijen om, zonder het geven van garanties, met elkaar de mogelijkheden voor een integraal tracé nader te onderzoeken. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het integraal tracé. Het is daarvoor wel noodzakelijk dat ook voor het gewenste alternatief een projectplan Waterwet wordt opgesteld. Zolang deze duidelijkheid niet is verkregen zal het waterschap de procedure voor het Projectplan (VKA) doorzetten met als doel een onherroepelijk Projectplan te verkrijgen waarmee de mogelijkheid tot dijkversterking van het VKA is verzekerd. Op het moment dat ook duidelijkheid wordt verkregen over de haalbaarheid en zekerheid van het alternatieve plan, kan het waterschap alsnog besluiten om voor realisatie van het gewenste integrale tracé de uitvoering van beide Projectplannen te combineren, mits het HWBP als subsidieverlener, hiermee instemt.
26	Bij het bepalen van de investeringskosten voor het VKA (€ 8 mio +/- 30%) zijn niet de (maatschappelijke)	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven

	kosten betrokken voor de investering in de bescherming tegen hoogwater op het terrein van de 'buitendijkse' bedrijven en de verliezen als gevolg van hoogwater op het niet-beschermde terrein van de buitendijkse bedrijven. In tegenstelling tot de uitgangspunten van de alternatievenafweging, waarbij voor het VKA is uitgegaan van een ophoging van de waterkering van (voorkeurs)alternatief 1A, 2A en 3A tot NAP + 23.1 m, heeft het ontwerp-projectplan betrekking op de ophoging van de waterkering tot slechts NAP + 22.3 tot 22.5 m. Indiener stelt zich op het standpunt dat alleen al om die reden de keuze van het VKA heroverwogen moet worden. In deze heroverweging dienen dan ook de extra investeringskosten van het VKA (zie zienswijzepunt 27) en de investeringskosten in de maatregelen die binnen de 'buitendijkse' inrichtingen getroffen moeten worden (zie zienswijzepunt 28) alsook de beheerskosten van de coupures te worden betrokken.	binnendijks te brengen. Het VKA is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Het is voor de alternatievenafweging niet relevant dat het waterschap kosten in beschouwing zou moeten nemen van eventueel te treffen maatregelen of investeringen van buitendijks gelegen bedrijven waarvoor deze bedrijven privaatrechtelijk zelf verantwoordelijk zijn.
27	Indiener is van oordeel dat de investeringskosten van VKA zijn onderschat. Diverse bedrijven, m.n. BESIX en Jos Menten hebben in hun zienswijze toegelicht op welke manier de aanleg van de keerwand tot meerkosten leidt. Ook het wegwerken van de hoogteverschillen ter plaatse van het zuidelijk terrein van indiener vraagt om extra investeringen zodat dit terrein ook na realisatie van het VKA toegankelijk blijft voor diepladers.	Bij de besluitvorming over het voorkeurs alternatief is een VKA-raming opgesteld. Tijdens de planvormingsfase is het ontwerp vervolgens verder in detail uitgewerkt en is meer concreet inzicht ontstaan in de voorgenomen werkwijze en mogelijkheden voor realisatie. Naar aanleiding hiervan heeft een actualisatie plaats gevonden. De projectraming wordt altijd geactualiseerd tussen verkenning en planstudie. Dat kan bijvoorbeeld zijn vanwege ingediende zienswijzen, aanvullende inzichten t.a.v. het ontwerp of de ontwikkeling in prijzen voor grondstoffen. Door de actualisatie blijft er een juist inzicht bestaan in de benodigde projectkosten voor realisatie.
28	Vanwege de buitendijkse situering van indiener, treedt schade op bij hoogwater vanwege gedwongen stilstand en moet indiener extra investeringen doen om maatregelen te treffen om de cruciale onderdelen van het bedrijf te vrijwaren van schade door overstromingen. De schade voor indiener ten gevolge van gedwongen stilstand (extra kosten en verlies contributie) zijn begroot op € 500.000 per etmaal. De kosten om cruciale onderdelen te beschermen zijn	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van

	begroot op € 800.000.	planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
29	Daarenboven wordt door de keuze van het VKA het ontwikkelpotentieel van het terrein van indiener behoorlijk gehypothekeerd. Gelet op de ontwikkelingen op de energiemarkt moet indiener in de toekomst haar productiefaciliteiten uitbreiden. In Roermond kan dit alleen op het zuidelijke terrein van indiener. Het realiseren van het integraal plan waarbij dat indiener binnendijks wordt gesitueerd, zou een ontzettende boost geven aan de verdere ontwikkeling van indiener in Roermond en aan de verduurzaming van het transport in het Roermondse in zijn algemeen.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
30	Als alternatief op het huidig gekozen VKA-ontwerp geeft indiener de voorkeur om de waterkering rondom haar bedrijventerrein aan te leggen zodat haar terrein binnendijks komt te liggen. De variant van indiener bestaat uit een damwandconstructie omheen haar bedrijventerrein met in onderstaande figuur de (indicatieve) locatie van deze damwandconstructie. Dit is tevens de variant welke door de stichting BIZ naar voor wordt geschoven (verder genoemd: integraal plan) en waarvoor een CEF-subsidie voor het uitwerken van het integraal plan is aangevraagd op 19 januari 2022.	Het waterschap heeft ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp projectplan VKA nog geen zekerheid verkregen over de benodigde co-financiering, inzage gekregen in een door de bedrijven volledig correct opgestelde begroting of overeenstemming bereikt over de (technische) uitgangspunten voor een alternatief tracé, waarbij rekening wordt gehouden met alle eisen zoals deze worden gesteld aan het bouwen van een primaire waterkering. Het is daarom niet mogelijk gebleken reeds nu een correcte vergelijking te maken tussen de voor- en nadelen van het VKA en de door bedrijven aangedragen variant (integraal plan). Het waterschap heeft er daarom voor gekozen, bezien vanuit haar wettelijke taak en de urgentie van de beschermingsopgave, het VKA in

	 Dit integraal plan heeft daarenboven de volgende voordelen: • De Mijnheerkensweg, de enige ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Willem-Alexander-haven bevindt zich binnendijks waardoor de 24/7 bereikbaarheid voor indiener en al de bedrijven op het bedrijventerrein en voor hulpdiensten (politie/ambulance/ brandweer) is gegarandeerd; ook bij hoogwater. • Voor het huidig ontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-plan van het Waterschap Limburg (VKA), dienen diverse bomen (15 stuks) gekapt te worden. Het kappen van deze bomen is niet nodig indien het alle bedrijven binnendijks komen te liggen (zie onderstaande figuur).  • De investering voor het realiseren van de waterkering cf. het ontwerp-plan van de Waterschap is bij verwerving van de aangevraagde subsidiegelden gelijkwaardig aan het realiseren van het integraal plan. Kortheidshalve wordt verwezen naar de zienswijze van de BIZ. • De nieuwe waterkering omheen het bedrijventerrein Willem-Alexander kan gerealiseerd worden terwijl de oude waterkering intact blijft en er dus geen risico's ontstaan van overstroming tijdens de realisatiefase. Daarenboven worden de aanlegwerkzaamheden niet	procedure te brengen. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.

	belemmerd door de beperkingen in het stormseizoen, dat loopt van 1 oktober tot en met 15 april (zie www.rijkswaterstaat.nl). • In het alternatief integraal plan dienen geen coupures gerealiseerd te worden en dus ook niet beheerd te worden. Op dit punt komt het alternatief integraal plan tegemoet aan het beleidsuitgangspunten van het Waterschap Limburg zoals dat is vastgelegd in Beheersplan Waterkeringen 2017-2022: "*Het waterschap streeft naar een beheergebied waarin zo min mogelijk coupures voorkomen. Op basis van ons streefbeeld gaat het waterschap in haar verbeteringsprogramma de huidige lengte aan demontabele waterkeringen en coupures daar waar mogelijk reduceren en vervangen*". • Door de industriegronden binnendijks te brengen, wordt voorkomen dat de waarde van de industriegronden aanzienlijk daalt. • Door het integraal plan ondervindt de omgeving geen last van de werkzaamheden daar alle werkzaamheden vanaf het water uitgevoerd kunnen worden (geen tijdelijke wegomleidingen/-afzettingen, aanvoer materieel/materieel over de weg, …). Hierdoor kan de continuïteit van de bedrijven gewaarborgd blijven tijdens de realisatiefase. • Er dient geen/minimale afstemming te gebeuren met de diverse nutsbedrijven voor het omleggen van kabels & leidingen of aanpassingen aan de transformatoren. • De uitvoeringsnelheid van de hoogwaterkering volgens het alternatief integraal plan ligt hoger dan deze van de VKA-variant, waardoor er voor het integraal plan een korte doorlooptijd nodig is voor de realisatie van de nieuwe waterkering. Voor het uitvoeren van de VKA-variant mogen immers geen grote stukken van de huidige waterkering gesloopt worden in verband met mogelijk hoogwater in de zomer (zie zomer 2021),	

	waardoor heel gefaseerd de werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Voor hoogwaterkering langs de waterzijde kan de uitvoering in 1 fase uitgevoerd worden zonder risico van het tijdens realisatie doorbreken van de huidige (nog in functie zijnde) waterkering. Volgens de BIZ bedraagt de uitvoeringsperiode van de volledige VKA variant 2 kalenderjaren vanwege het geldende stormseizoen (2x 15-maart t/m 15 oktober), terwijl de uitvoeringsperiode voor het integraal plan uitgevoerd kan worden in 1 kalenderjaar.	
31	Na realisatie van het grondlichaam om de Mijnheerkensweg op te hogen tot NAP + 22.30 m ontstaat een hoogteverschil met het zuidelijke terrein van indiener dat via een talud en aanheling wordt opgevangen. Ook ter plaatse van twee van de drie in- en uitritten ontstaan hoogteverschillen waardoor deze in- en uitritten niet meer gebruikt kunnen worden door diepladers en het in- en uitrijden voor alle vrachtwagens belemmerd wordt. De aanheling beperkt daarenboven het gebruik van het terrein, waar vooral grote, lange en zware staalconstructies opgeslagen worden. Dit is niet aanvaardbaar voor indiener.	Om in het nieuwe ontwerp te bepalen of een dieplader via de inritten van het zuidelijke opslagterrein kunnen manoeuvreren en de nieuwe hoogteverschillen kunnen overbruggen, zijn er 3D rijsimulaties opgesteld. Voor deze simulaties zijn er vier trajecten uitgetekend: twee simulaties voor het inrijden vanuit beide kanten van de weg en twee simulaties voor het uitrijden naar beide kanten van de weg. In deze rijsimulaties is visueel de beweging van de dieplader te zien waardoor te bepalen is of deze de inrit probleemloos kan gebruiken. Uit de rijsimulaties wordt er ook een grafiek gegenereerd die de ruimte tussen het voertuig en de verharding tijdens het gehele traject laat zien. De ontworpen hoogteverschillen leveren geen problemen op voor de dieplader.  Voor wat betreft de aanheling van hoogteverschillen zal worden aangesloten op de aanwezige hoogtes van het opslagterrein. Dit betekent dat de wegbermen langs de toegangsweg landtong worden opgehoogd en onder afschot aangesloten tegen de aanwezige blokkenwand. De inritten worden onder een helling aangesloten op de nieuwe weghoogte. Dit

		betekent dat in de nieuwe situatie de helling van de inritten minder steil wordt dan in de huidige situatie wat het gebruiksgemak ten goede komt. De wegbermen ter hoogte van het kruispunt en ten westen van de doorgaande Mijnheerkensweg worden opgehoogd en onder afschot aangesloten op het aanwezige grondtalud van het opslagterrein. De inritten ten westen van de doorgaande Mijnheerkensweg betreffen een voetgangerspoort en een inrit van circa 5 meter breedte welke beide sinds de ophoging van het opslagterrein van SIF buiten gebruik zijn geraakt. Na het ophogen van de Mijnheerkensweg als onderdeel van de dijkversterking zal het hoogteverschil tussen het opslagterrein en de Mijnheerkensweg afnemen en in die zin de situatie verbeteren. Het waterschap is graag bereid met u in overleg te treden over de precieze inpassing van de inritten en toegangspoorten. Op basis van bovenstaande beschouwing is het waterschap van mening dat de aanheling van gronden op het terrein van Besix ter overbrugging van hoogteverschillen niet zal leiden tot beperkingen ten aanzien van het gebruik van het opslagterrein ten opzichte van de huidige situatie.
32	De Mijnheerkensweg kent na realisatie van het projectplan vele hoogteverschillen: ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising met de Schipperwal is de Mijnheerkensweg verdiept gelegen en 350 m verder, ter plaatse van het zuidelijk terrein van indiener, wordt de Mijnheerkensweg verhoogd gelegd vanwege de waterkering. Ter plaatse van de verhoging is dan ook nog eens een gelijkvloers kruising gesitueerd en bevinden zich op minder dan 100 m drie in- en uitritten tot bedrijfsterreinen. Dit leidt tot verkeersonveilig situatie voor alle verkeer op de Mijnheerkensweg en in het bijzonder voor het verkeer van dat van en naar het zuidelijke terrein van indiener rijdt. Dit is niet aanvaardbaar voor indiener.	Zie voor de beantwoording de toelichting bij punt 15.
33	Tijdens de realisatie van de verhoging van de Mijnheerkensweg wordt het doorgaande gedeelte van de Mijnheerkensweg tijdelijk verlegd naar de	Het wegvak Mijnheerkensweg in Roermond is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een bijbehorend snelheidsregime van 50 km/u. De functie van de

	N280 en wordt over het zuidelijke terrein van indiener een tijdelijke by-pass aangelegd om de terreinen van Kalle & Bakke en van Jos Menten te ontsluiten. Indiener is van mening dat het ontwerp van deze tijdelijke wegen alleen al voor het reguliere verkeer tot congestie gaat leiden. Extra bouwverkeer en plaatsvindende bouwwerkzaamheden zullen de te verwachten congestie nog verergeren. Dit is niet aanvaardbaar voor indiener. Indiener verzoekt voor een alternatieve ontsluiting van haar terreinen.	weg is onder andere het faciliteren van de bereikbaarheid en ontsluiting van de naast gelegen percelen, die deel uitmaken van bedrijventerrein Willem Alexanderhaven. Zowel in de definitieve als tijdelijke situatie voldoet de weg aan de inrichtingskenmerken die worden gesteld vanuit de Duurzaam Veilige inrichting conform de normen van CROW. Daarmee wordt een veilige verkeersafhandeling en vlotte doorstroming gefaciliteerd en ligt een toename van verstoring van doorstroming of congestie niet voor de hand. Hieronder volgt een nadere toelichting op een aantal relevante aspecten: • Zowel in de huidige, tijdelijke als nieuwe situatie zijn erfaansluitingen en een kruispunt aanwezig, Deze beïnvloeden de capaciteit doordat dit verstoring geeft in de doorstroming. Toch levert dit, gezien de beperkte intensiteit (van zowel doorgaand als afslaand verkeer), geen problemen op in de doorstroming. Het incidenteel moeten wachten op een afslaande vrachtwagen hoort daarbij, ook op een bedrijventerrein. Dit zal soms plaatsvinden maar niet leiden tot congestie. • De rijstrookbreedten die zijn toegepast in de bypass hebben in breedte exact dezelfde afmeting als in de huidige situatie (rijstrookbreedte van 3,50 meter). Hiermee vindt geen beperking plaats voor de veiligheid / doorstroming. • De bermen bij de bypass zullen tijdelijk komen te vervallen. Hiervoor is geen ruimte meer beschikbaar om een obstakelvrije berm toe te passen. Bij de huidige vormgeving zal dit betekenen dat ten tijde van het gebruik van de bypass de snelheid omlaag gaat naar 30 km/uur. Gezien de intensiteiten op dit stuk en de vormgeving levert dat geen problemen op in relatie tot de doorstroming. • Het ontwerp van de bypass is voor wat betreft boogstralen, hellingen, rijzicht en stopzicht gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 50 km/u. Door het verlagen van de snelheid bij werk in uitvoering naar 30 km/u is sprake van een comfortabele en veilige verkeerssituatie welke ruimschoots voldoet aan de vigerende normen. • Bij het ontwerp van de bypass is

		gekozen voor een asfaltverharding, juist om het comfort en, daarmee in verband houdend, ook de doorstroming maximaal te faciliteren.
34	In het ontwerp-projectplan zijn in de realisatiefase geen in- en uitritten voorzien om het zuidelijk terrein van indiener te ontsluiten. Dit is niet aanvaardbaar voor indiener	In Bijlage VI: ontwerptekening van het Ontwerp Projectplan Waterwet is opgenomen dat beide inritten gelegen aan de doodlopende Mijnheerkensweg richting de landtong teruggebracht worden onder vermelding van “Functioneel terug brengen huidige inrit”. De helling opgesloten door legioblokken staat echter niet duidelijk op de tekening waardoor het lijkt dat de inrit niet aansluit op de nieuwe situatie dit is echter wel het geval. De tekening zal op dit punt aangepast worden. Onderstaande afbeelding van de huidige situatie is het referentiebeeld van wat zal worden teruggebracht maar dan aangesloten op de nieuwe weghoogte.  Tijdens de realisatiefase is het onvermijdelijk dat de Mijnheerkensweg op de landtong voor langere tijd buiten gebruik wordt gesteld. De werkzaamheden zijn van dien aard dat uitvoering met behoud van de verkeersfunctie van dit deel van de Mijnheerkensweg niet mogelijk is. Dit is ook de reden dat middels een bypass over het opslagterrein van SIF de bereikbaarheid op een alternatieve wijze wordt geborgd. De bereikbaarheid van het opslagterrein van SIF zal daarmee tijdens de realisatiefase eveneens verlopen via de tijdelijke bypass. Tijdens een KES-gesprek met SIF d.d. 27-4-2021 hebben wij deze situatie met elkaar besproken. SIF heeft daarbij een voorkeur uitgesproken voor de ligging van de tijdelijke bypass afgestemd op het gebruik van het opslagterrein. Deze voorkeur is opgenomen in

		het referentieontwerp. Het waterschap is van mening dat de bereikbaarheid van het opslagterrein van SIF tijdens de realisatiefase via de tijdelijke bypass is geborgd. Het waterschap is graag bereid met u in overleg te treden om de precieze raakvlakken tussen de bypass en het gebruik van het opslagterrein door SIF nader met elkaar te bespreken.
Consequenties voor het Projectplan Waterwet		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het Projectplan Waterwet		

Indiener OPPW 005		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Indiener is van oordeel van de voorgenomen besluitvorming de bedrijfsactiviteiten in de Roermondse haven onvoldoende tegen hoogwater en/of overstromingen beschermt.	*De uitgebreide toelichting van hoofdstuk 2 dient tevens als integraal onderdeel bij de beantwoording van deze zienswijze te worden beschouwd.* Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het thans voorliggend ontwerp (VKA-tracé) voorziet, na een zorgvuldige afweging, in de versterking van het huidige dijktraject, met een korte aansluiting via de Mijnheerkensweg op de hoge grond.
2	Er is onvoldoende rekening gehouden met de bedrijfsactiviteiten en het feit dat indiener bestaande (vergunde) rechten heeft.	Uit een quickscan van de ten behoeve van de inrichting verleende vergunningen blijkt dat van eventueel bestaande rechten onverminderd gebruik gemaakt kan worden, ook na realisatie van het projectplan. De nieuwe situatie levert dus ten opzichte van de huidige situatie geen wijzigingen/beperkingen op ten aanzien van de bedrijfsvoering van de betreffende inrichting.
3	Ook is onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen voor het milieu en indiener wanneer de gronden en installaties van indiener overstromen.	In de huidige situatie is reeds sprake van een buitendijks gelegen terrein. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie. De ophoging en aansluiting van de bestaande primaire kering zal er niet toe leiden dat de terreinen van de buitendijks gelegen bedrijven eerder dan nu onder water zullen komen te staan. Buitendijks gelegen gebieden en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor benodigd te treffen maatregelen om instandhouding van voorzieningen en/of schade aan milieu als gevolg van hoogwater te voorkomen.
4	Verder is onvoldoende rekening gehouden met de consequenties van hoogwater voor de bereikbaarheid van de Roermondse haven en indiener.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.
5	Indiener is van mening dat hij beter	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het

	beschermd moet worden tegen (de risico's van) hoogwater. Het is niet aanvaardbaar dat het bedrijf buitendijks komt te liggen.	waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.
6	Zoals bij het waterschap bekend heeft indiener concrete plannen waarmee voornoemde bezwaren kunnen worden weggenomen en toch de doelstellingen van het waterschap kunnen worden behaald.	Het waterschap is inderdaad bekend met het voorstel van de bedrijven voor een alternatief (integraal) plan. Zolang er echter geen zekerheid is verkregen over de haalbaarheid van dit plan, zoals afspraken over aanvullende financiering, de technische uitgangspunten om het alternatief plan als primaire waterkering te versterken, de wijze van toekomstig onderhoud en beheer, de mogelijkheid van overheveling door het HWBP van beschikbare budgetten voor het VKA-tracé en afspraken over financiering van toekomstige versterkingsopgaven dient het waterschap uit te gaan van het nu uitgewerkte ontwerp projectplan (VKA-tracé). In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.
7	Indiener is van mening dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn die tot het opstellen van een milieueffectrapport hadden moeten leiden. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit kan volgens indiener dan ook niet de toets der kritiek doorstaan.	De m.e.r.-aanmeldnotitie is zorgvuldig tot stand gekomen waarbij alle relevante milieuaspecten aan bod zijn gekomen. Er hoeft uitsluitend te worden onderzocht wat de milieueffecten zijn van de aanleg/verbetering van de waterkering, zoals beschreven in het VKA en het uitgewerkte ontwerp-projectplan. Deze effecten zijn voor zover relevant voor de dijkverbetering WA-haven onderzocht. Op basis van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is gebleken dat er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van de voorgenomen activiteit. Wel zijn enkele mitigerende maatregelen opgesteld om nadelige gevolgen te voorkomen/ te beperken. Op grond hiervan is de terechte conclusie getrokken dat er geen significante nadelige gevolgen zijn en dus geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld. Indiener geeft in zijn zienswijze niet aan welke belangrijke milieugevolgen niet voldoende zijn

		onderzocht of waarom een andere conclusie had moeten worden getrokken.
8	Het waterschap heeft erop gewezen dat, gelet op het grote economische belang van het gebied (onder andere het nabijgelegen Designer Outlet Center, woningen en bedrijven), partijen ervoor hebben gekozen om het huidige wettelijke veiligheidsniveau ten minste te behouden en het lopen dijkversterkingsproces onverkort door te zetten in goed overleg met de omliggende bedrijven. Hiermee wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat indiener de voorgenomen besluitvorming steunt.	Het waterschap heeft slechts erop gewezen dat het, gezien de klimaatontwikkelingen, van belang is primaire waterkeringen aan de vigerende wettelijke veiligheidsnorm te laten voldoen. Dit betreft een wettelijke taak van het waterschap en dit proces dient onverkort te worden doorgezet, aangezien de totale opgave voor Limburg urgent en groot is. Het is bij het waterschap genoegzaam bekend dat diverse havenbedrijven zich niet kunnen vinden in het gekozen voorkeurstracé (VKA) en deze bedrijven de voorgenomen besluitvorming niet steunen. Alhoewel wij dit betreuren is het waterschap van mening dat een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden.
9	Een groot deel van het bedrijventerrein en daarmee een groot aantal bedrijven in de Willem-Alexanderhaven zullen buitendijks gelegen blijven. In de voorgenomen besluitvorming is geen alternatief beschouwd waarin de percelen van indiener binnendijks worden gebracht. Dit is in strijd met de zorgplicht ingevolge de Waterwet, die immers ook toeziet op de bescherming van (economische) belangen die indiener behartigt, waarbij wordt gewezen op artikel 2.1 lid 1 Waterwet en artikel 21 van de Grondwet. Verder wordt verwezen naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) van 13 maart 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:818) waarin het volgende wordt overwogen: “Met de regels uit de Waterwet wordt dus onder meer beoogd bescherming te bieden tegen overstromingen en wateroverlast. Deze regels strekken daarmee ook tot de bescherming van de belangen van diegenen van wie het woon- en leefklimaat mede door de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast wordt bepaald”.	De zorgplicht ingevolge de Waterwet ziet slechts toe op binnendijkse gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. De aangehaalde uitspraak heeft betrekking op een binnendijks gelegen situatie en heeft dan ook geen betekenis voor onderhavige kwestie.
10	De (economische) belangen en de bestaande rechten van indiener zijn ten onrechte niet (juist) bij de besluitvorming betrokken, althans nergens blijkt dat hiermee rekening is gehouden.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen.

		Verder is het waterschap van mening dat een zorgvuldige variantenafweging, inclusief daarbij opgestelde effectnota, heeft plaats gevonden. Deze producten waren, als onderdeel van de ter inzage legging, voor een ieder te raadplegen.
11	Ook de gevolgen voor het verkrijgen van toekomstige vergunningen door indiener zijn niet, althans niet kenbaar bij de voorgenomen besluitvorming betrokken.	Gevolgen voor eventuele toekomstige ontwikkelingen wijzigen niet naar aanleiding van het planvoornemen. Er is immers nu ook al sprake van een buitendijkse ligging van de betreffende inrichting. Dit maakt dan ook geen deel uit van de besluitvorming.
12	In het ontwerp-projectplan is opgenomen dat er individuele gesprekken zijn gevoerd met betrokken bedrijven. Daarmee wordt gesuggereerd dat indiener de voorgenomen besluitvorming ondersteunt. Dat is echter niet het geval. Het voorgenomen besluit reflecteert op geen enkele wijze de inhoud van het overleg. In het overleg heeft indiener aangegeven dat hij binnendijks moet komen te liggen. De waterkering zou hiervoor derhalve om het terrein van indiener heen moeten worden getrokken. Daarnaast zijn er diverse onderwerpen in het projectplan geland zonder dat deze besproken zijn in de KES-gesprekken, en zijn ook relevante zaken besproken die niet terug te vinden zijn in het projectplan.	Het is bij het waterschap genoegzaam bekend dat diverse havenbedrijven zich niet kunnen vinden in het gekozen voorkeurstracé (VKA) en deze bedrijven de voorgenomen besluitvorming niet steunen. Alhoewel wij dit betreuren is het waterschap van mening dat een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden. Het ontwerp projectplan beschrijft op hoofdlijnen de uit te voeren werkzaamheden om het bestaande tracé weer aan de wettelijke norm te laten voldoen. Daarbij wordt in redelijkheid rekening gehouden met de geïnventariseerde wensen bij de diverse stakeholders. De wens van indiener om binnendijks te worden gebracht is om reeds uiteengezette moverende redenen niet gehonoreerd. Het waterschap is en blijft graag in gesprek met indiener om een vervolg te geven aan de KES-gesprekken. Zolang er echter geen zekerheid is verkregen over het bereiken van overeenstemming voor een alternatief tracé, is het uitgangspunt voor de KES-gesprekken een versterkingsopgave conform het nu vastgestelde ontwerp projectplan (VKA-tracé).
13	Het waterschap heeft geen enkele onderbouwing aangeleverd ten aanzien van de beslissing om een aantal bedrijven geen hoogwaterbescherming te bieden.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. De onderbouwing van de keuze voor het te versterken tracé is uitgewerkt in de nota voorkeursalternatief DT76-2 Willem Alexanderhaven Roermond, dat als bijlage 2 in het Bijlagenboek is opgenomen. Het bijlagenboek is gelijktijdig met het OPPW ter inzage gelegd.

14	Indiener heeft een groot belang bij het verleggen van de waterkering om zijn bedrijfspercelen heen. De bedrijfsactiviteiten zullen bij overstroming immers langdurig worden verstoord.	Het Waterschap heeft ten aanzien van buitendijks gelegen bedrijven geen wettelijke taak of zorgplicht om deze te beschermen tegen wateroverlast en overstromingen als gevolg van hoogwater. Desondanks begrijpt het waterschap de wens van bedrijven voor aanvullende bescherming. In het Ontwerp projectplan hebben wij daarom toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.
15	Het voorgenomen plan is niet uitvoerbaar. De praktische uitvoerbaarheid is feitelijk en juridisch slechter dan het geval zou zijn indien het voorstel van de bedrijven wordt gevolgd, te weten het binnendijks leggen van het terrein van de bedrijven. Gewezen wordt op de volgende gevolgen: • De verhoging van de Mijnheerkensweg zal leiden tot grote verkeershinder en slechte bereikbaarheid van de bedrijven zowel bij aanleg als in de toekomstige situatie; • Door het aanleggen van de verhoogde kruising voor de ontsluiting op de landtong (waar o.a. de containerterminal en de zandverlading gevestigd zijn), moeten er iedere dag honderden vrachtwagens een helling oprijden, waardoor het brandstofgebruik en stikstofuitstoot specifiek op dit punt flink zullen stijgen. Deze stikstofuitstoot en (uiteindelijk) depositie moet expliciet bij de besluitvorming worden betrokken. • De verkeersveiligheid van het kruispunt gaat erop achteruit. Het vele zware vrachtverkeer moet op de doorgaande Mijnheerkensweg deze verhoging oprijden, en daarna in de verdieping van de Mijnheerkensweg onder het viaduct 200 meter in zuidwestelijke richting rijden. Dit leidt tot een achtbaaneffect voor zware vrachtauto's. Dagelijks rijden honderden zware vrachtwagens	De keuze voor het VKA is na zorgvuldige afweging tot stand gekomen. Het waterschap ziet niet in waarom realisatie van het VKA niet uitvoerbaar is. In uw zienswijze wordt dit argument overigens niet nader toegelicht. Ten aanzien van de in uw zienswijze benoemde gevolgen het volgende: **Algemeen** De Mijnheerksenweg kruist de waterkering waardoor deze in het ontwerp verhoogd is aangelegd. De kruising met de ontsluitingsweg naar onder andere Kalle en Bakker (later zijstraat genoemd) is ook verhoogd aangelegd. Op de kruising zelf is geen hoogteverschil om er voor te zorgen dat de bijzondere manoeuvres voor voertuigen op het kruispunt veilig kunnen worden verricht. **Hoogteverschillen en hellingspercentages** Het ontwerp valt binnen de richtlijnen (Handboek Wegontwerp 2013) voor het verticale profiel van de weg. Dit betekent dat de gebruikte boogstralen volstaan voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Ook is het totale hoogteverschil vanaf het diepste punt van de tunnel onder de Schipperswal tot het hoogste punt van het kruispuntvlak beperkt ten opzichte van de afstand die gebruikt is om dit te overbruggen. Voor regionale stroomwegen met een maximum snelheid van 50 km/u geldt een maximaal hellingspercentage van 7% (bron: Handboek Wegontwerp 2013). De hellingen in het ontwerp hebben een maximaal hellingspercentage van 5.9% en vallen dus ruim binnen de richtlijnen. Met een ontwerpsnelheid van 50 km/u is er daarom

	tussen het kruispunt op de N280 naar het achterliggende industrieterrein. Vrachtwagens hebben veel hinder van dit achtbaaneffect. De zware vrachtwagens die uit andere richtingen komen, moeten zich op deze verhoogde kruising tussen de andere zware vrachtwagen met het achtbaaneffect voegen. Een achteruitgang van de verkeersveiligheid op dit kruispunt van zware vrachtwagen is in de ogen van indiener niet acceptabel.	geen aanleiding om te twijfelen aan het comfort van de vrachtwagens en overig gemotoriseerd verkeer die over het tracé rijden. Er is geen aanleiding voor een mogelijk achtbaaneffect. **Zicht** De topbogen van de hellingen hebben in het ontwerp een straal van 375 meter. Hiermee komt het zicht van oprijdend verkeer tot het kruispunt op 41 meter (stopzicht). Dit valt binnen de richtlijnen en is voldoende verkeersveilig. Doordat het kruispuntvlak zonder hoogteverschil is aangelegd, is ook hier voldoende zicht om veilig het kruispunt over te steken. **In- en uitritten** De in- en uitritten die grenzen aan de verhoogde Mijnheerkensweg en de zijstraat bevinden zich beide aan het begin van de helling. De hellingspercentages zijn hier beperkt waardoor verkeer makkelijk in en uit kan rijden. Daarnaast is het zicht voor zowel het uitrijdend verkeer als het verkeer op de doorgaande weg voldoende. Rond deze in- en uitritten worden daarom geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht. **Wachtend verkeer** Of wachtende vrachtwagens voor het kruispunt problemen ondervinden van de helling is onderzocht door het hellingspercentage van de opgaande hellingen voor het kruispunt over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak te analyseren. De eerste wachtende vrachtwagen zal nog vrijwel geen helling ervaren. Een tweede wachtende vrachtwagen staat echter wel stil op een helling. In het huidige ontwerp zijn de hellingen voor de takken over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak als volgt: • Noordoost-tak Mijnheerkensweg: 3.3% • Zuidwest-tak Mijnheerkensweg: 3.2% • Noordwest-tak zijstraat: 1.8% De hellingen zijn getoetst door een verkeersveiligheidsexpert op basis van expert judgement en berekeningen van de acceleratielengte voor voertuigen met verschillende acceleratiewaarden. Hiermee is bepaald dat de hellingen in het huidige ontwerp geen verkeersveiligheidsknelpunten met zich meebrengen door wachtende en optrekkende vrachtwagens op de helling. Wel zullen op de takken met hogere hellingsgraden de vrachtwagens er langer over doen om het

		kruispunt te bereiken dan op de zijstraat. De verwachte intensiteiten op de Mijnheerkensweg geven echter geen aanleiding dat er doorstromingsknelpunten te verwachten zijn door langzaam optrekkende vrachtwagens. **Stikstofuitstoot** In uw zienswijze voert u geen argumenten aan om aan te tonen dat het verhogen van de kruising leidt tot extra stikstofuitstoot. Met eenzelfde argumentatie kan worden gesteld dat verkeer op de terugweg de helling weer af rijdt, zodat een vermeend negatief effect op de heenweg weer teniet wordt gedaan. Voor het bepalen van mogelijke effecten op de depositie van stikstof wordt de Aerius-calculator gebruikt. Aangezien details zoals een verhoogde kruising niet in de Aerius-calculator ingevoerd kunnen worden, is een vermeende verhoging van de depositie van ondergeschikt belang en speelt deze geen rol bij de besluitvorming. **Resume** Het verkeerskundige ontwerp voldoet aan de vigerende ontwerprichtlijnen. Het wegontwerp faciliteert een comfortabel en veilig weggebruik en draagt bij aan een goede doorstroming en verkeersafwikkeling. Er worden geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht.
16	Het waterschap merkt in het ontwerp-projectplan op dat de realisatie van de aanvullende versterkingsmaatregelen op initiatief en voor rekening van de deelnemende bedrijven moeten komen. Daarmee miskent het waterschap dat er een intentieovereenkomst is gesloten en dat de provincie Limburg een aanvraag voor een CEF subsidie zal doen.	Uw opmerking wordt ter kennisneming aangenomen. Meerkosten van aanvullende wensen (meekoppelkansen) komen altijd voor rekening van de verzoekende partij. Dit staat ook nader toegelicht in hoofdstuk 2. Het doet niet ter zake of de verzoekende partij hierbij een beroep doet op externe geldstromen zoals een CEF- subsidie. De intentieovereenkomst heeft tot doel om met elkaar te onderzoeken of aanvullende beschermingsmaatregelen mogelijk zijn, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om het VKA-tracé te koppelen met het alternatieve tracé. Dit betreft slechts een inspanning van de betrokken partijen om, zonder het geven van garanties, constructief met elkaar de mogelijkheden voor een integraal tracé nader te onderzoeken. Zie tevens de beantwoording bij punt 25.
17	Gelet op de hiervoor uiteengezette	De zorgplicht ziet slechts toe op binnendijkse

	zorgplicht van het Waterschap ter voorkoming, en waar nodig beperking van overstromingen, kan het waterschap niet met de voorgestelde oplossing volstaan. Tijdens het hoogwater van zomer 2021 is gebleken dat bescherming tegen hoogwater in Willem-Alexanderhaven van groot belang is. De bescherming van de bedrijven is niet alleen een belang van de bedrijven zelf, maar ook voor de nabijgelegen omgeving, omdat er op het bedrijventerrein met diverse schadelijke stoffen wordt gewerkt. Nu het waterschap zelf ook de risico's van klimaatverandering signaleert, en er bij het ontwerpen van de kering rekening gehouden moet worden met risico's die 100 jaar in de toekomst liggen, is het onbegrijpelijk dat het waterschap hiervoor de ogen sluit.	gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. Alhoewel het waterschap begrijpt dat door diverse bedrijven aanvullende bescherming wordt verlangd, kan het waterschap zonder co-financiering van deze bedrijven, binnen de haar wettelijk toegewezen taak en de van toepassing zijnde subsidieregeling van het HWBP geen aanvullende bescherming bieden.
18	Daarbij komt dat het beter is om de waterkering nu meteen rondom het terrein te van de buitendijks gelegen bedrijven aan te leggen dan in de toekomst. Gelet op de prognose over klimaatverandering lijkt het namelijk realistisch dat de dijk in de toekomst verder verbeterd/verhoogd zal moeten worden. Een doelmatige besteding van publieke middelen vergt dat de dijk zo snel mogelijk op de meest geschikte plaats wordt verbeterd, zodat deze later niet alsnog hoeft te worden verplaatst.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Zie tevens de beantwoording bij punt 17.
19	Indiener meent dat ten onrechte geen milieueffectrapport (MER) is gemaakt. Een MER biedt bij uitstek de gelegenheid om verschillende alternatieven te onderzoeken en bij de besluitvorming te betrekken. Nu er discussie is over de wijze waarop de waterkering moet worden verbeterd, heeft een MER dus alleen al daarom veel toegevoegde waarde. Een MER kan hier dus ook los van de vraag of er een juridische verplichting is om een MER te maken de kwaliteit van de besluitvorming mogelijk (los van alle andere argumenten) op het vereiste niveau brengen.	In het VKA zijn de verschillende varianten afgewogen. Daarbij heeft het waterschap, zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2, geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het door de bedrijven aangedragen alternatief hoeft daarom niet onderzocht te worden. Zoals beschreven onder punt 7, is op grond van de m.e.r.-aanmeldnotitie gebleken dat er geen MER hoeft te worden opgesteld.
20	Ten onrechte is geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn. In het kader van	In het VKA zijn de verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan het door de bedrijven aangedragen

	de m.e.r.-beoordeling dient uit te worden gegaan van een ruimer begrip van gevolgen voor het milieu; het gaat namelijk ook om kwetsbaarheid voor risico's op rampen en het belang van bescherming van materiële goederen. Indiener wijst aan de hand van de aanmeldnotitie op de volgende gevolgen die op zichzelf en in onderlinge samenhang bezien aantonen dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn die tot de conclusie leiden dat een MER had moeten worden opgesteld: • Op het beoogde tracé is de bodem verontreinigd. Door werkzaamheden wordt verontreiniging verplaatst. Dat geldt ook voor waterbodem, waardoor verontreiniging in oppervlaktewater kan komen. Dit is een belangrijk nadelig gevolg dat het maken van een MER rechtvaardigt. Daarmee zouden namelijk ook alternatieven worden onderzocht, waarin die verontreiniging (en de verplaatsing daarvan) wellicht niet of minder aan de orde is. • Voor landschap en natuur staat in de aanmeldnotitie dat het plangebied buiten de Zilvergroene natuurzone, Bronsgroene landschapszone en NNN valt. Volgens de aanmeldnotitie hanteert de provincie geen externe werking. Om die reden is dit onderdeel in de aanmeldnotitie niet getoetst. Dat de provincie in het kader van besluitvorming niet toetst, betekent echter niet dat de gevolgen op deze zones in het kader van een m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Ook dergelijke effecten zijn van belang voor de vraag of een MER moet worden gemaakt. • Er zijn diverse grondgebonden diersoorten in het plangebied en de omgeving aangetroffen. Dat er op basis van de Wnb vrijstellingen zouden gelden voor het vernietigen van verblijfplaatsen, betekent (los van de vraag of dat juist is) niet dat deze negatieve effecten bij de m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Dat geldt ook voor de vernietiging van vaste rus- en	alternatief hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet hoefde. Dit alternatief is afgewogen en afgevallen. In de m.e.r.-aanmeldnotitie zijn uitsluitend de milieugevolgen in beeld gebracht van het dijkverbeteringsontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-projectplan. Met betrekking tot de door indiener aangedragen punten kunnen wij het volgende aangeven: • Bodemverontreiniging: tijdens de uitvoering worden maatregelen getroffen waardoor verplaatsing van de verontreiniging niet aan de orde is. • Op grond van het provinciale beleid "Beleidsregel natuurcompensatie 2018" worden uitsluitend de effecten van activiteiten die plaats vinden in de goudgroene, bronsgroene en zilvergroene natuur- en landschapzones beoordeeld op de effecten. De activiteiten zullen buiten deze zones plaatsvinden en de provincie heeft geoordeeld dat er daarom geen significant nadelige effecten op deze zones te verwachten zijn. Dit betekent dat het specifieke beleid voor de natuur- en landschapszones zoals vastgelegd in de Provinciale Omgevingsverordening en in de Beleidsregel Natuurcompensatie hier niet van toepassing is omdat de activiteiten buiten deze zones plaatsvinden. Vandaar dat het waterschap heeft geconcludeerd dat de voorgenomen dijkverbeteringsactiviteiten niet leiden tot nadelige gevolgen voor de bovengenoemde natuur- en landschapszones. In het uitgevoerde natuuronderzoek dat in de m.e.r. aanmeldingsnotitie is beschreven zijn overigens wel degelijk de mogelijke nadelige gevolgen in de gehele omgeving in beeld gebracht, waaronder ook de natuur- en landschapszones. Het is dus niet zo dat alle nadelige gevolgen in de natuur- en landschapszones bij voorbaat zijn uitgesloten in het uitgevoerde onderzoek. • Voor de in het plangebied aanwezige flora en fauna gelden de beschermingskaders en verbodsbepalingen op grond van de Wet natuurbescherming. Voor werkzaamheden van het project Roermond Alexanderhaven is geen ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming nodig omdat geen verbodsbepalingen overtreden worden.

	verblijfplaatsen van amfibieën. • Verder zijn nesten van eenden, merels en eksters waargenomen. De effecten daarop zijn volgens de aanmeldnotitie niet op voorhand uit te sluiten. Ook dat pleit voor de conclusie dat een MER moet worden opgesteld. • Ook het kappen van 62 bomen en 1.462 m^2 houtwal pleit voor de conclusie dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Te neer nu herplanting ter plaatse in het plan zoals dat voorligt niet mogelijk is. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning op het terrein van BESIX is niet beoordeeld. De gevolgen voor de bewoners van het buitendijks laten van deze woning zijn niet beoordeeld (zie artikel I7.1 lid 6 sub a Wet milieubeheer: “de bevolking en de menselijke gezondheid”.) Het buitendijks laten van deze woning is ook een aanwijzing dat er belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het milieu. Een overstroming heeft evident belangrijke nadelige gevolgen voor de bewoners en daardoor de menselijke (mentale) gezondheid. Ook is de woning bij sluiting van de coupures niet meer bereikbaar.	Eventuele nadelige gevolgen worden zoveel mogelijk gemitigeerd. De dijkverbeteringswerkzaamheden worden door de aannemer bovendien altijd uitgevoerd overeenkomstig de gedragscode voor waterschappen en de zorgplicht. Uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van grondgebonden dieren voorkomen. Voor mogelijk aanwezige soorten geldt een vrijstelling (al dan niet in een deel van het jaar) voor het weghalen van verblijfplaatsen op grond van de Beleidsregels ten behoeve van de passieve soortenbescherming onder de Wet natuurbescherming in Limburg. Verder is uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn. Gezien de overwegend bebouwde omgeving is de kans overigens erg klein dat soorten met een jaarrond beschermd nest zich vestigen. Overige mogelijk aanwezige nesten zijn beschermd als deze in gebruik zijn en voor zolang de jongen afhankelijk zijn van het nest. Daarna mogen deze nesten verwijderd worden. In gebruik zijnde nesten mogen niet verstoord worden. Wezenlijke verstoring wordt voorkomen met mitigerende maatregelen, zoals het niet verrichten van verstorende werkzaamheden in het broedseizoen. Voor de mogelijk voorkomende amfibieën kan worden volstaan met algemene mitigerende maatregelen (zorgplicht en gedragscode). De werkzaamheden vinden plaats op een industrieterrein tussen havenbedrijven waardoor de kans op voorkomen van (beschermde) flora en fauna klein is. De werkzaamheden, die worden uitgevoerd onder ecologische begeleiding, leiden gelet op het vorenstaande zeker niet tot overtreding van de verbodsbepalingen zoals opgenomen in de Wet natuurbescherming en kunnen daarom zonder ontheffing uitgevoerd worden. • Voor het kappen van bomen en houtwal heeft een effectbeoordeling natuur plaatsgevonden. Hierin is geconcludeerd dat het hier om bomen gaat die vanwege omvang of soort geen grote natuurwaarden hebben. De te kappen bomen hebben ook geen essentiële functie met betrekking tot beschermde soorten als vleermuizen, zodat

		belangrijke nadelige effecten niet aan de orde zijn. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning is geen wijziging van de bestaande situatie en hoeft daarom niet nader onderzocht te worden.
21	Daarnaast zijn de gevolgen van het buitendijks laten van een groot deel van het bedrijventerrein in de Willem-Alexanderhaven ten onrechte niet beoordeeld. Overstroming van het bedrijventerrein kwalificeert als een ramp in de zin van de m.e.r.-regelgeving. De materiële goederen op het bedrijventerrein moeten dan ook bij de m.e.r.-beoordeling worden betrokken (artikel 7.1 lid 6 sub d Wet milieubeheer). Daarnaast kan overstroming van het bedrijventerrein leiden tot vervuiling van het milieu doordat (gevaarlijke) stoffen die in de fabriek worden gebruikt bij een overstroming in het water terecht komen. Via het water kunnen stroomafwaarts land en biodiversiteit worden aangetast.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. De bedrijven blijven zelf verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen om schade door wateroverlast te voorkomen / te beperken.
22	Voor het projectplan had een passende beoordeling moeten worden gemaakt. En bij een passende beoordeling dient voor het projectplan tevens een MER te worden opgesteld.	In welke gevallen het maken van een passende beoordeling voor plannen verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en), is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). In dit artikel 2.8, eerste lid jo. artikel 2.7 eerste lid Wnb is aangegeven dat een passende beoordeling moet worden gemaakt wanneer het projectplan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000 gebied. De dijkverbetering zoals opgenomen in het projectplan Waterwet heeft, zoals ook is toegelicht op pagina 36 tot en met 38 van de m.e.r.-aanmeldnotitie, geen significant nadelige gevolgen voor een Natura 2000 gebied. Een passende beoordeling is daarom niet nodig.
23	In het VKA wordt het noordelijk gedeelte van de Mijnheerkensweg buitendijks gesitueerd. Daardoor zijn de terreinen van indiener niet bereikbaar bij (dreigend) hoogwater. De ervaring van de hoogwaterstanden in de zomer van 2021 hebben geleerd dat de buitendijkse bedrijven snel ontruimd worden bij dreigende hoogwaterstanden; ruim voordat het peil van NAP + 20.70 m wordt bereikt. De noodzaak om te ontruimen, alsook het niet-bereikbaar zijn van de SIF-terrein wegens hoogwater op	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen, dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.

	het buitendijkse deel van de Mijnheerkernsweg zijn funest voor de leverzekerheid die indiener heeft te garanderen. Verplichte ontruiming en/of niet-bereikbaar van indiener zal in te toekomst alleen maar toenemen. Daardoor kan indiener de voor haar bedrijfsvoering noodzakelijke leveringszekerheid alsmaar vaker niet nakomen.	
24	In de afweging van de meekoppelkansen (hoofdstuk 3 van de effectennota) is onterecht geen rekening gehouden met het versterken van de havenfaciliteiten in combinatie met de versterking van de dijken in het kader van het HWBP. In par. 5.1.2 van de effectnota is onterecht gesteld dat bij het VKA geen meekoppelkansen zijn.	In de nota VKA met bijbehorende effectennota zijn verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan door de bedrijven aangedragen alternatieven rondom de landtong, hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet verplicht was. Ten tijde van het vaststellen van de nota VKA met bijbehorende effectnota was er geen sprake van zicht op concrete meekoppelkansen en zekerheid over de daarbij behorende aanvullende afspraken.
25	Ter plaatse van het terrein van indiener is een unieke meekoppelkans niet beschouwd waarbij het realiseren van de primaire waterkering langs de waterlijn kan worden gecombineerd met de realisatie van een laad- en loskade voor de aanvoer van oud papier. Dit als onderdeel van het integraal plan, waarvoor de provincie Limburg een CEF-subsidie heeft aangevraagd. Het leggen van de primaire waterkering langs de waterlijn heeft het bijkomende voordeel dat de terreinen van indiener binnendijks worden gesitueerd; dus als geheel beschermd zijn tegen hoogwater. Indiener betreurt dat deze meekoppelkans niet is meegenomen in de uitwerking van het plan, temeer daar: • het Waterschap Limburg als partner in de samenwerkingsovereenkomst mede initiatiefnemer is voor het aanvragen van een CEF-subsidie om deze meekoppelkans onderdeel te laten uitmaken van het projectplan. • indiener concrete plannen heeft om oud papier deels via het water aan te voeren; zeker voor oud papier dat vanop afstanden van 100 tot 150 km wordt aangevoerd. Het betreft in potentie circa 200.000 ton oud papier	Uw opmerking wordt ter kennisneming aangenomen. De facto komen aanvullende wensen (meekoppelkansen) voor rekening van de wensende partij. Dit staat ook nader toegelicht in hoofdstuk 2. Het doet hierbij niet ter zake of de wensende partij hierbij een beroep doet op externe geldstromen zoals een CEF subsidie. De intentieovereenkomst heeft tot doel om met elkaar te onderzoeken of aanvullende beschermingsmaatregelen mogelijk zijn, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om het VKA-tracé te koppelen met het alternatieve tracé. Dit betreft een inspanning van de betrokken partijen om, zonder het geven van garanties, met elkaar de mogelijkheden voor een integraal tracé nader te onderzoeken. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het integraal tracé. Het is daarvoor wel noodzakelijk dat ook voor het gewenste alternatief een projectplan

	per jaar dat via het water aangevoerd kan worden. Daardoor kan het vrachtverkeer met 8 à 10.000 bewegingen per jaar verminderd worden en kunnen 0.8 tot 1.5 miljoen vrachtwagenkilometers voorkomen worden.	Waterwet wordt opgesteld. Zolang deze duidelijkheid niet is verkregen zal het waterschap de procedure voor het Projectplan (VKA) doorzetten met als doel een onherroepelijk Projectplan te verkrijgen waarmee de mogelijkheid tot dijkversterking van het VKA is verzekerd. Op het moment dat ook duidelijkheid wordt verkregen over de haalbaarheid en zekerheid van het alternatieve plan, kan het waterschap alsnog besluiten om voor realisatie van het gewenste integrale tracé de uitvoering van beide Projectplannen te combineren, mits het HWBP als subsidieverlener, hiermee instemt.
26	Bij het bepalen van de investeringskosten voor het VKA (€ 8 mio +/- 30%) zijn niet de (maatschappelijke) kosten betrokken voor de investering in de bescherming tegen hoogwater op het terrein van de 'buitendijkse' bedrijven en de verliezen als gevolg van hoogwater op het niet-beschermde terrein van de buitendijkse bedrijven. In tegenstelling tot de uitgangspunten van de alternatievenafweging, waarbij voor het VKA is uitgegaan van een ophoging van de waterkering van (voorkeurs)alternatief 1A, 2A en 3A tot NAP + 23.1 m, heeft het ontwerp-projectplan betrekking op de ophoging van de waterkering tot slechts NAP + 22.3 tot 22.5 m. Indiener stelt zich op het standpunt dat alleen al om die reden de keuze van het VKA heroverwogen moet worden. In deze heroverweging dienen dan ook de extra investeringskosten van het VKA (zie zienswijzepunt 27) en de investeringskosten in de maatregelen die binnen de 'buitendijkse' inrichtingen getroffen moeten worden (zie zienswijzepunt 28) alsook de beheerskosten van de coupures te worden betrokken.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het VKA is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Het is voor de alternatievenafweging niet relevant dat het waterschap kosten in beschouwing zou moeten nemen van eventueel te treffen maatregelen of investeringen van buitendijks gelegen bedrijven waarvoor deze bedrijven privaatrechtelijk zelf verantwoordelijk zijn.
27	Indiener is van oordeel dat de investeringskosten van VKA zijn onderschat. Diverse bedrijven, m.n. BESIX en Jos Menten hebben in hun zienswijze toegelicht op welke manier de aanleg van de keerwand tot meerkosten leidt.	Bij de besluitvorming over het voorkeurs alternatief is een VKA-raming opgesteld. Tijdens de planvormingsfase is het ontwerp vervolgens verder in detail uitgewerkt en is meer concreet inzicht ontstaan in de voorgenomen werkwijze en mogelijkheden voor realisatie. Naar aanleiding hiervan heeft een actualisatie plaats gevonden.

		De projectraming wordt altijd geactualiseerd tussen verkenning en planstudie. Dat kan bijvoorbeeld zijn vanwege ingediende zienswijzen, aanvullende inzichten t.a.v. het ontwerp of de ontwikkeling in prijzen voor grondstoffen. Door de actualisatie blijft er een juist inzicht bestaan in de benodigde projectkosten voor realisatie.
28	Vanwege de buitendijkse situering van indiener, treedt schade op bij hoogwater vanwege gedwongen stilstand en moet indiener extra investeringen doen om maatregelen te treffen om de cruciale onderdelen van het bedrijf te vrijwaren van schade door overstromingen. De gemiddelde omzetderving ten gevolge van 1 dag niet produceren kan oplopen tot € 1,1 mio/dag; hetzij door stilstand/opstart/ afschakelen van machines, hetzij door grondstof tekort, hetzij volle opslag en afvoerbeperkingen gereed product. Schade aan gebouwen, installaties en voorraden, gereed product en grondstoffen ten gevolge van hoogwaterstand schat indiener in op 1 tot € 2,5 mio per incident. Daarbij komen nog kosten vanwege milieuschade bij overstroming doordat de buitenopslag van oudpapier voorraad zich verspreidt in de omgeving. Hoogte van dergelijke schadepost hangt af van de hoogte en de duur van de hoogwaterstand.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
29	Daarenboven wordt door de keuze van het VKA het ontwikkelpotentieel van het terrein van indiener behoorlijk gehypothekeerd. Productiegroei – die ongetwijfeld gaat ontstaan – kan enkel gerealiseerd worden door op het lagere gelegen terreindeel nieuwe activiteiten te ontwikkelen. Uitbreiding van de activiteiten op het hoger gelegen terrein is vanwege de beperkte milieuruimte (m.n. geluid bij de daar aanwezige woningen) en fysieke ruimte (de grens van het industrieterrein) niet of slechts in beperkte mate mogelijk. Indiener heeft het lagere terreindeel derhalve hard nodig om – in geval van productieverhoging – meer logistieke functies op het lager terreindeel te ontwikkelen, m.n. meer opslag grondstoffen, meer opslag gereed product en meer stalling van	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder

	vrachtwagens. Omdat net dat terrein onbeschermd is tegen hoogwater wordt het ontwikkelpotentieel van geheel Smurfit Kappa gehypothekeerd.	uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
30	Als alternatief op het huidig gekozen VKA-ontwerp geeft indiener de voorkeur om de waterkering rondom Mijnheerkenshaven aan te leggen zodat haar terrein binnendijks komt te liggen. De variant van indiener bestaat uit een damwandconstructie omheen haar bedrijventerrein met in onderstaande figuur de (indicatieve) locatie van deze damwandconstructie. Dit is tevens de variant welke door de stichting BIZ naar voor wordt geschoven (verder genoemd: integraal plan) en waarvoor een CEF-subsidie voor het uitwerken van het integraal plan is aangevraagd op 19 januari 2022.  Dit integraal plan heeft daarenboven de volgende voordelen: • De Mijnheerkensweg, de enige ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Willem-Alexander-haven bevindt zich binnendijks waardoor de 24/7 bereikbaarheid voor indiener en al de bedrijven op het bedrijventerrein en voor hulpdiensten (politie/ambulance/ brandweer) is gegarandeerd; ook bij hoogwater. • Voor het huidig ontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-plan van het Waterschap Limburg (VKA), dienen diverse bomen (15 stuks) gekapt te worden Het kappen van deze bomen is niet nodig indien het alle bedrijven binnendijks komen te liggen (zie onderstaande figuur).	Het waterschap heeft ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp projectplan VKA nog geen zekerheid verkregen over de benodigde co-financiering, inzage gekregen in een door de bedrijven volledig correct opgestelde begroting of overeenstemming bereikt over de (technische) uitgangspunten voor een alternatief tracé, waarbij rekening wordt gehouden met alle eisen zoals deze worden gesteld aan het bouwen van een primaire waterkering. Het is daarom niet mogelijk gebleken reeds nu een correcte vergelijking te maken tussen de voor- en nadelen van het VKA en de door bedrijven aangedragen variant (integraal plan). Het waterschap heeft er daarom voor gekozen, bezien vanuit haar wettelijke taak en de urgentie van de beschermingsopgave, het VKA in procedure te brengen. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.

	 • De investering voor het realiseren van de waterkering cf. het ontwerp-plan van de Waterschap is bij verwerving van de aangevraagde subsidiegelden gelijkwaardig aan het realiseren van het integraal plan. Kortheidshalve wordt verwezen naar de zienswijze van de BIZ. • De nieuwe waterkering omheen het bedrijventerrein Willem-Alexander kan gerealiseerd worden terwijl de oude waterkering intact blijft en er dus geen risico's ontstaan van overstroming tijdens de realisatiefase. Daarenboven worden de aanlegwerkzaamheden niet belemmerd door de beperkingen in het stormseizoen, dat loopt van 1 oktober tot en met 15 april (zie www.rijkswaterstaat.nl). • In het alternatief integraal plan dienen geen coupures gerealiseerd te worden en dus ook niet beheerd te worden. Op dit punt komt het alternatief integraal plan tegemoet aan het beleidsuitgangspunten van het Waterschap Limburg zoals dat is vastgelegd in Beheersplan Waterkeringen 2017-2022: "*Het waterschap streeft naar een beheergebied waarin zo min mogelijk coupures voorkomen. Op basis van ons streefbeeld gaat het waterschap in haar verbeteringsprogramma de huidige lengte aan demontabele waterkeringen en coupures daar waar mogelijk reduceren en vervangen*". • Door de industriegronden binnendijks te brengen, wordt voorkomen dat de waarde van de industriegronden aanzienlijk daalt. • Door het integraal plan ondervindt de omgeving geen last van de werkzaamheden daar alle werkzaamheden vanaf het water uitgevoerd kunnen worden (geen	

	tijdelijke wegomleidingen/-afzettingen, aanvoer materieel/materieel over de weg, …). Hierdoor kan de continuïteit van de bedrijven gewaarborgd blijven tijdens de realisatiefase. • Er dient geen/minimale afstemming te gebeuren met de diverse nutsbedrijven voor het omleggen van kabels & leidingen of aanpassingen aan de transformatoren. De uitvoeringsnelheid van de hoogwaterkering volgens het alternatief integraal plan ligt hoger dan deze van de VKA-variant, waardoor er voor het integraal plan een korte doorlooptijd nodig is voor de realisatie van de nieuwe waterkering. Voor het uitvoeren van de VKA-variant mogen immers geen grote stukken van de huidige waterkering gesloopt worden in verband met mogelijk hoogwater in de zomer (zie zomer 2021), waardoor heel gefaseerd de werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Voor hoogwaterkering langs de waterzijde kan de uitvoering in 1 fase uitgevoerd worden zonder risico van het tijdens realisatie doorbreken van de huidige (nog in functie zijnde) waterkering. Volgens de BIZ bedraagt de uitvoeringsperiode van de volledige VKA variant 2 kalenderjaren vanwege het geldende stormseizoen (2x 15-maart t/m 15 oktober), terwijl de uitvoeringsperiode voor het integraal plan uitgevoerd kan worden in 1 kalenderjaar.	
31	Logistiek is een cruciaal onderdeel is van de bedrijfsvoering van indiener. Omdat het noordelijk deel van de Mijnheerkensweg buitendijks komt te liggen in het VKA en daardoor onbeschermd is tegen hoogwater, is indiener niet bereikbaar bij hoogwater. Dit is funest voor de leverzekerheid die indiener heeft te garanderen aan haar klanten. Een alternatieve ontsluiting van indiener bij hoogwater via Leeuwen behoort evenmin tot de mogelijkheden. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt is dit niet mogelijk. Vrachtverkeer door de kern van Leeuwen zou daarenboven voor onacceptabele overlast zorgen. Het vrijwaren van de bereikbaarheid van indiener via de Mijnheerkensweg – ook	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.

	bij hoogwater – is een must voor indiener. Indiener verzoekt dan ook om het projectplan zodanig aan te passen dat de bereikbaarheid van het bedrijf gegarandeerd blijft tijdens hoogwater.	
32	De Mijnheerkensweg kent na realisatie van het projectplan vele hoogteverschillen: ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising met de Schipperwal is de Mijnheerkensweg verdiept gelegen en 350 m verder, ter hoogte van de ontsluiting van Kalle&Bakker, wordt de Mijnheerkensweg verhoogd gelegd vanwege de waterkering. Ter plaatse van de verhoging is dan ook nog eens een gelijkvloers kruising gesitueerd en bevinden zich op minder dan 100 m drie in- en uitritten tot bedrijfsterreinen. Dit leidt tot verkeersonveilig situatie voor alle verkeer op de Mijnheerkensweg. Dit is niet aanvaardbaar voor indiener.	Zie voor de beantwoording de toelichting bij punt 15.
33	Tijdens de realisatie van de verhoging van de Mijnheerkensweg wordt het doorgaande gedeelte van de Mijnheerkensweg tijdelijk verlegd naar de N280 en wordt over de terreinen van SIF en indiener een tijdelijke by-pass aangelegd om de terreinen van Kalle & Bakke en van Jos Menten te ontsluiten. Indiener is van mening dat het ontwerp van deze tijdelijke wegen alleen al voor het reguliere verkeer tot congestie gaat leiden. Extra bouwverkeer en plaatsvindende bouwwerkzaamheden zullen de te verwachten congestie nog verergeren. Indiener verzoekt dan ook om het ontwerp van de tijdelijke verlegging van de Mijnheerkensweg ter herzien zodat een veilige verkeerssituatie wordt gecreëerd en die niet leidt tot congestie en tot vertraging in het logistiek proces van indiener.	Het wegvak Mijnheerkensweg in Roermond is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een bijbehorend snelheidsregime van 50 km/u. De functie van de weg is onder andere het faciliteren van de bereikbaarheid en ontsluiting van de naast gelegen percelen, die deel uitmaken van bedrijventerrein Willem Alexanderhaven. Zowel in de definitieve als tijdelijke situatie voldoet de weg aan de inrichtingskenmerken die worden gesteld vanuit de Duurzaam Veilige inrichting conform de normen van CROW. Daarmee wordt een veilige verkeersafhandeling en vlotte doorstroming gefaciliteerd en ligt een toename van verstoring van doorstroming of congestie niet voor de hand. Hieronder volgt een nadere toelichting op een aantal relevante aspecten: • Zowel in de huidige, tijdelijke als nieuwe situatie zijn erfaansluitingen en een kruispunt aanwezig, Deze beïnvloeden de capaciteit doordat dit verstoring geeft in de doorstroming. Toch levert dit, gezien de beperkte intensiteit (van zowel doorgaand als afslaand verkeer), geen problemen op in de doorstroming. Het incidenteel moeten wachten op een afslaande

		vrachtwagen hoort daarbij, ook op een bedrijventerrein. Dit zal soms plaatsvinden maar niet leiden tot congestie. • De rijstrookbreedten die zijn toegepast in de bypass hebben in breedte exact dezelfde afmeting als in de huidige situatie (rijstrookbreedte van 3,50 meter). Hiermee vindt geen beperking plaats voor de veiligheid / doorstroming. • De bermen bij de bypass zullen tijdelijk komen te vervallen. Hiervoor is geen ruimte meer beschikbaar om een obstakelvrije berm toe te passen. Bij de huidige vormgeving zal dit betekenen dat ten tijde van het gebruik van de bypass de snelheid omlaag gaat naar 30 km/uur. Gezien de intensiteiten op dit stuk en de vormgeving levert dat geen problemen op in relatie tot de doorstroming. • Het ontwerp van de bypass is voor wat betreft boogstralen, hellingen, rijzicht en stopzicht gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 50 km/u. Door het verlagen van de snelheid bij werk in uitvoering naar 30 km/u is sprake van een comfortabele en veilige verkeerssituatie welke ruimschoots voldoet aan de vigerende normen. • Bij het ontwerp van de bypass is gekozen voor een asfaltverharding, juist om het comfort en, daarmee in verband houdend, ook de doorstroming maximaal te faciliteren.
Consequenties voor het Projectplan Waterwet		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het Projectplan Waterwet		

Indiener OPPW 006		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Indiener is van oordeel van de voorgenomen besluitvorming de bedrijfsactiviteiten in de Roermondse haven onvoldoende tegen hoogwater en/of overstromingen beschermt.	*De uitgebreide toelichting van hoofdstuk 2 dient tevens als integraal onderdeel bij de beantwoording van deze zienswijze te worden beschouwd.* Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het thans voorliggend ontwerp (VKA-tracé) voorziet, na een zorgvuldige afweging, in de versterking van het huidige dijktraject, met een korte aansluiting via de Mijnheerkensweg op de hoge grond.
2	Er is onvoldoende rekening gehouden met de bedrijfsactiviteiten en het feit dat bedrijven in de haven bestaande (vergunde) rechten hebben.	Uit een quickscan van de ten behoeve van de inrichting verleende vergunningen blijkt dat van eventueel bestaande rechten onverminderd gebruik gemaakt kan worden, ook na realisatie van het projectplan. De nieuwe situatie levert dus ten opzichte van de huidige situatie geen wijzigingen/beperkingen op ten aanzien van de bedrijfsvoering van de betreffende inrichting.
3	Ook is onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen voor het milieu en indiener wanneer de gronden en installaties van bedrijven overstromen.	Met uitzondering van de inrichtingen 'Koopmans', 'VARO Energy Tankstorage' en 'Jos Menten Metaalrecycling', die er wat hoogwaterbescherming betreft erop vooruitgaan, blijft de situatie van de overige inrichtingen ongewijzigd in die zin dat deze reeds buitendijks gesitueerd zijn. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie. De ophoging en aansluiting van de bestaande primaire kering zal er niet toe leiden dat de terreinen van de buitendijks gelegen bedrijven eerder dan nu onder water zullen komen te staan. Daarbij moet vermeld worden dat als er al sprake zal zijn van een hogere waterstand deze niet zodanig zal zijn dat deze tot onevenredig extra nadeel leidt t.o.v. de overstroming bij de huidige kering. Op basis van modelmatige berekende waterstanden bij een 1/100 afvoer in de huidige situatie blijkt dat alleen de zuidoosthoek van het Smurfit Kappa terrein onder water kan lopen. De diepte is minder dan 20 centimeter tot lokaal 50 centimeter. In de nieuwe situatie zal dit niet of in beperkte mate veranderen. Het projectplan heeft dan ook geen (onevenredig)nadelige effecten op de overstromingskans van buitendijkse gebieden.

		Buitendijks gelegen gebieden en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor benodigd te treffen maatregelen om instandhouding van voorzieningen en/of schade aan milieu als gevolg van hoogwater te voorkomen.
4	Verder is onvoldoende rekening gehouden met de consequenties van hoogwater voor de bereikbaarheid van de Roermondse haven en de bedrijven/Stichting BIZ.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.
5	Indiener is van mening dat hij en de bedrijven beter beschermd moet worden tegen (de risico's van) hoogwater. Het is niet aanvaardbaar dat een deel van de Roermondse bedrijven buitendijks komen te liggen.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.
6	Zoals bij het waterschap bekend is, heeft indiener met de betrokken bedrijven concrete plannen waarmee voornoemde bezwaren kunnen worden weggenomen en toch de doelstellingen van het waterschap kunnen worden behaald.	Het waterschap is inderdaad bekend met het voorstel van de bedrijven voor een alternatief (integraal) plan. Zolang er echter geen zekerheid is verkregen over de haalbaarheid van dit plan, zoals afspraken over aanvullende financiering, de technische uitgangspunten om het alternatief plan als primaire waterkering te versterken, de wijze van toekomstig onderhoud en beheer, de mogelijkheid van overheveling door het HWBP van beschikbare budgetten voor het VKA-tracé en afspraken over financiering van toekomstige versterkingsopgaven dient het waterschap uit te gaan van het nu uitgewerkte ontwerp projectplan (VKA-tracé). In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.
7	Indiener is van mening dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn die tot het opstellen van een milieueffectrapport hadden moeten leiden. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit kan volgens indiener dan ook niet de	De m.e.r.-aanmeldnotitie is zorgvuldig tot stand gekomen waarbij alle relevante milieuaspecten aan bod zijn gekomen. Er hoeft uitsluitend te worden onderzocht wat de milieueffecten zijn van de aanleg/verbetering van de waterkering, zoals beschreven in het VKA en het uitgewerkte

	toets der kritiek doorstaan.	ontwerp-projectplan. Deze effecten zijn voor zover relevant voor de dijkverbetering WA-haven onderzocht. Op basis van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is gebleken dat er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van de voorgenomen activiteit. Wel zijn enkele mitigerende maatregelen opgesteld om nadelige gevolgen te voorkomen/ te beperken. Op grond hiervan is de terechte conclusie getrokken dat er geen significante nadelige gevolgen zijn en dus geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld. Indiener geeft in zijn zienswijze niet aan welke belangrijke milieugevolgen niet voldoende zijn onderzocht of waarom een andere conclusie had moeten worden getrokken.
8	Een groot deel van het bedrijventerrein en daarmee een groot aantal bedrijven in de Willem-Alexanderhaven zullen buitendijks gelegen blijven. In de voorgenomen besluitvorming is geen alternatief beschouwd waarin de percelen van de bedrijven binnendijks worden gebracht. Dit is in strijd met de zorgplicht ingevolge de Waterwet, die immers ook toeziet op de bescherming van (economische) belangen die indiener behartigt, waarbij wordt gewezen op artikel 2.1 lid 1 Waterwet en artikel 21 van de Grondwet. Verder wordt verwezen naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) van 13 maart 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:818) waarin het volgende wordt overwogen: “Met de regels uit de Waterwet wordt dus onder meer beoogd bescherming te bieden tegen overstromingen en wateroverlast. Deze regels strekken daarmee ook tot de bescherming van de belangen van diegenen van wie het woon- en leefklimaat mede door de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast wordt bepaald”.	De zorgplicht ingevolge de Waterwet ziet slechts toe op binnendijkse gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. De aangehaalde uitspraak heeft betrekking op een binnendijks gelegen situatie en heeft dan ook geen betekenis voor onderhavige kwestie.
9	De (economische) belangen van indiener en de belangen die behartigd zijn ten onrechte niet (juist) bij de besluitvorming betrokken, althans nergens blijkt dat hiermee rekening is gehouden.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Verder is het waterschap van mening dat een zorgvuldige variantenafweging, inclusief daarbij

		opgestelde effectnota, heeft plaats gevonden. Deze producten waren, als onderdeel van de ter inzage legging, voor een ieder te raadplegen.
10	Ook de gevolgen voor het verkrijgen van toekomstige vergunningen door bedrijven zijn niet, althans niet kenbaar bij de voorgenomen besluitvorming betrokken.	Gevolgen voor eventuele toekomstige ontwikkelingen wijzigen niet naar aanleiding van het planvoornemen. Er is immers nu ook al sprake van een buitendijkse ligging van de betreffende inrichting. Dit maakt dan ook geen deel uit van de besluitvorming.
11	In het ontwerp-projectplan is opgenomen dat er individuele gesprekken zijn gevoerd met betrokken bedrijven. Daarmee wordt gesuggereerd dat indiener en de bedrijven de voorgenomen besluitvorming ondersteunen. Dat is echter niet het geval. Het voorgenomen besluit reflecteert op geen enkele wijze de inhoud van het overleg. In het overleg heeft indiener aangegeven dat hij binnendijks moet komen te liggen. De waterkering zou hiervoor derhalve om het terrein van indiener heen moeten worden getrokken. Daarnaast zijn er diverse onderwerpen in het projectplan geland zonder dat deze besproken zijn in de KES-gesprekken, en zijn ook relevante zaken besproken die niet terug te vinden zijn in het projectplan (bijvoorbeeld de storing van trillingsgevoelige apparatuur en de frequentie van het sluiten van coupures.	Het is bij het waterschap genoegzaam bekend dat diverse havenbedrijven zich niet kunnen vinden in het gekozen voorkeurstracé (VKA) en deze bedrijven de voorgenomen besluitvorming niet steunen. Alhoewel wij dit betreuren is het waterschap van mening dat een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden. Het ontwerp projectplan beschrijft op hoofdlijnen de uit te voeren werkzaamheden om het bestaande tracé weer aan de wettelijke norm te laten voldoen. Daarbij wordt in redelijkheid rekening gehouden met de geïnventariseerde wensen bij de diverse stakeholders. De wens van indiener om binnendijks te worden gebracht is om reeds uiteengezette moverende redenen niet gehonoreerd. Het waterschap is en blijft graag in gesprek met indiener om een vervolg te geven aan de KES-gesprekken. Zolang er echter geen zekerheid is verkregen over het bereiken van overeenstemming voor een alternatief tracé, is het uitgangspunt voor de KES-gesprekken een versterkingsopgave conform het nu vastgestelde ontwerp projectplan (VKA-tracé).
12	Het waterschap heeft het voorstel van bedrijven om binnendijks komen te liggen in het ingepast voorkeurs-alternatief niet overgenomen. Het nu voorliggende ontwerp-projectplan voorziet niet in het bieden van hoogwaterbescherming voor alle in de haven gevestigde bedrijven. BESIX, Kalle & Bakker, Sif en Smurfit Kappa zullen volgens het voorliggend ingepast voorkeursalternatief alle buitendijks gelegen blijven. Ter onderbouwing van die beslissing wordt door het waterschap volstaan met de volgende overweging: “In dijkvak 1,2 en 3 is gekozen voor vervanging op de positie van de huidige kering vanwege de	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Uitgangspunt in het VKA is versterking van de huidige waterkering op het bestaande tracé. Het aangehaalde citaat betreft geen motivatie of onderbouwing voor een variantafweging voor een voorstel van bedrijven om binnendijks te worden gebracht.

	beperkte ruimte en het benodigde wegprofiel." Dit citaat kan niet als afdoende onderbouwing worden beschouwd, mede gelet op artikel 2.1 van de Waterwet, dat immers ook toeziet op de bescherming van de bedrijfsvoering en (economische) belangen van de bedrijven en indiener.	
13	De veronderstelde beperkte ruimte en het gebrek aan wegprofiel betreffen praktische problemen, waarvoor de bedrijven graag een oplossing willen (en ook kunnen) faciliteren. Om die reden kan dit argument niet dienen ter onderbouwing van de weigering van het verleggen van de waterkering.	Het aangehaalde argument wordt niet gebruikt ter onderbouwing van een '*weigering*' om de waterkering niet te verleggen (de facto het binnendijks brengen van bedrijven). Uitgangspunt is versterking van de aanwezige waterkering op de huidige plaats. De lokaal beperkt aanwezige ruimte zorgt er enkel voor dat optimalisatie voor de ligging van de versterkte waterkering (bijv. binnendijks versterken om aanvullend ruimtebeslag op het bedrijfsterrein te voorkomen) niet voor de hand ligt. Een verzoek hiertoe is overigens ook niet ontvangen.
14	De bedrijven hebben een groot belang bij het verleggen van de waterkering om de bedrijfspercelen heen. De bedrijfsactiviteiten zullen bij overstroming immers langdurig worden verstoord. Tevens zullen de bestaande coupures bij hoogwater worden gesloten, waardoor de achtergelegen bedrijfsterreinen niet meer toegankelijk zijn. Ook dit leidt tot een aanzienlijke verstoring van de bedrijfsvoering van de betreffende bedrijven. Door de waterkering om het bedrijfsperceel van de bedrijven heen te leggen worden deze praktische bezwaren weggenomen.	Het Waterschap heeft ten aanzien van buitendijks gelegen bedrijven geen wettelijke taak of zorgplicht om deze te beschermen tegen wateroverlast en overstromingen als gevolg van hoogwater. Voor wat betreft het dichtzetten van coupures opereert het waterschap steeds meer peil gestuurd. Dit betekent dat coupures alleen worden gesloten indien dit echt nodig is. In de praktijk betekent dit dat de coupures alleen gesloten zullen worden bij een waterstand van ca. NAP + 20.40 meter en een stijgende trend in de prognoses voor de waterstanden waarbij een acute dreiging aanwezig is op hoogwater. Dit betekent dat korte tijd na het sluiten van de coupures ook het terrein van Besix gedeeltelijk geïnundeerd zal zijn en daarmee, net als in de huidige situatie, niet bereikbaar is en bedrijfsactiviteiten worden verstoord. Desondanks begrijpt het waterschap de wens van bedrijven voor aanvullende bescherming. In het Ontwerp projectplan hebben wij daarom toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.
15	Het voorgenomen plan is niet	De keuze voor het VKA is na zorgvuldige

	uitvoerbaar. De praktische uitvoerbaarheid is feitelijk en juridisch slechter dan het geval zou zijn indien het voorstel van de bedrijven wordt gevolgd, te weten het binnendijks leggen van het terrein van de bedrijven. Gewezen wordt op de volgende gevolgen: • De verhoging van de Mijnheerkensweg zal leiden tot grote verkeershinder en slechte bereikbaarheid van de bedrijven zowel bij aanleg als in de toekomstige situatie; • Door het aanleggen van de verhoogde kruising voor de ontsluiting op de landtong (waar o.a. de containerterminal en de zandverlading gevestigd zijn), moeten er iedere dag honderden vrachtwagens een helling oprijden, waardoor het brandstofgebruik en stikstofuitstoot specifiek op dit punt flink zullen stijgen. Deze stikstofuitstoot en (uiteindelijk) depositie moet expliciet bij de besluitvorming worden betrokken. • De verkeersveiligheid van het kruispunt gaat erop achteruit. Het vele zware vrachtverkeer moet op de doorgaande Mijnheerkensweg deze verhoging oprijden, en daarna in de verdieping van de Mijnheerkensweg onder het viaduct 200 meter in zuidwestelijke richting rijden. Dit leidt tot een achtbaaneffect voor zware vrachtauto's. Dagelijks rijden honderden zware vrachtwagens tussen het kruispunt op de N280 naar het achterliggende industrieterrein. Vrachtwagens hebben veel hinder van dit achtbaaneffect. De zware vrachtwagens die uit andere richtingen komen, moeten zich op deze verhoogde kruising tussen de andere zware vrachtwagen met het achtbaaneffect voegen. Een achteruitgang van de verkeersveiligheid op dit kruispunt van zware vrachtwagen is in de ogen van indiener niet acceptabel.	afweging tot stand gekomen. Het waterschap ziet niet in waarom realisatie van het VKA niet uitvoerbaar is. In uw zienswijze wordt dit argument overigens niet nader toegelicht. Ten aanzien van de in uw zienswijze benoemde gevolgen het volgende: **Algemeen** De Mijnheerksenweg kruist de waterkering waardoor deze in het ontwerp verhoogd is aangelegd. De kruising met de ontsluitingsweg naar onder andere Kalle en Bakker (later zijstraat genoemd) is ook verhoogd aangelegd. Op de kruising zelf is geen hoogteverschil om er voor te zorgen dat de bijzondere manoeuvres voor voertuigen op het kruispunt veilig kunnen worden verricht. **Hoogteverschillen en hellingspercentages** Het ontwerp valt binnen de richtlijnen (Handboek Wegontwerp 2013) voor het verticale profiel van de weg. Dit betekent dat de gebruikte boogstralen volstaan voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Ook is het totale hoogteverschil vanaf het diepste punt van de tunnel onder de Schipperswal tot het hoogste punt van het kruispuntvlak beperkt ten opzichte van de afstand die gebruikt is om dit te overbruggen. Voor regionale stroomwegen met een maximum snelheid van 50 km/u geldt een maximaal hellingspercentage van 7% (bron: Handboek Wegontwerp 2013). De hellingen in het ontwerp hebben een maximaal hellingspercentage van 5.9% en vallen dus ruim binnen de richtlijnen. Met een ontwerpsnelheid van 50 km/u is er daarom geen aanleiding om te twijfelen aan het comfort van de vrachtwagens en overig gemotoriseerd verkeer die over het tracé rijden. Er is geen aanleiding voor een mogelijk achtbaaneffect. **Zicht** De topbogen van de hellingen hebben in het ontwerp een straal van 375 meter. Hiermee komt het zicht van oprijdend verkeer tot het kruispunt op 41 meter (stopzicht). Dit valt binnen de richtlijnen en is voldoende verkeersveilig. Doordat het kruispuntvlak zonder hoogteverschil is aangelegd, is ook hier voldoende zicht om veilig het kruispunt over te steken. **In- en uitritten** De in- en uitritten die grenzen aan de verhoogde Mijnheerkensweg en de zijstraat bevinden zich

		beide aan het begin van de helling. De hellingspercentages zijn hier beperkt waardoor verkeer makkelijk in en uit kan rijden. Daarnaast is het zicht voor zowel het uitrijdend verkeer als het verkeer op de doorgaande weg voldoende. Rond deze in- en uitritten worden daarom geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht. **Wachtend verkeer** Of wachtende vrachtwagens voor het kruispunt problemen ondervinden van de helling is onderzocht door het hellingspercentage van de opgaande hellingen voor het kruispunt over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak te analyseren. De eerste wachtende vrachtwagen zal nog vrijwel geen helling ervaren. Een tweede wachtende vrachtwagen staat echter wel stil op een helling. In het huidige ontwerp zijn de hellingen voor de takken over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak als volgt: • Noordoost-tak Mijnheerkensweg: 3.3% • Zuidwest-tak Mijnheerkensweg: 3.2% • Noordwest-tak zijstraat: 1.8% De hellingen zijn getoetst door een verkeersveiligheidsexpert op basis van expert judgement en berekeningen van de acceleratielengte voor voertuigen met verschillende acceleratiewaarden. Hiermee is bepaald dat de hellingen in het huidige ontwerp geen verkeersveiligheidsknelpunten met zich meebrengen door wachtende en optrekkende vrachtwagens op de helling. Wel zullen op de takken met hogere hellingsgraden de vrachtwagens er langer over doen om het kruispunt te bereiken dan op de zijstraat. De verwachte intensiteiten op de Mijnheerkensweg geven echter geen aanleiding dat er doorstromingsknelpunten te verwachten zijn door langzaam optrekkende vrachtwagens. **Stikstofuitstoot** In uw zienswijze voert u geen argumenten aan om aan te tonen dat het verhogen van de kruising leidt tot extra stikstofuitstoot. Met eenzelfde argumentatie kan worden gesteld dat verkeer op de terugweg de helling weer af rijdt, zodat een vermeend negatief effect op de heenweg weer teniet wordt gedaan. Voor het bepalen van mogelijke effecten op de depositie van stikstof wordt de Aerius-calculator gebruikt. Aangezien details zoals een verhoogde kruising niet in de Aerius-calculator ingevoerd kunnen worden, is een vermeende verhoging

		van de depositie van ondergeschikt belang en speelt deze geen rol bij de besluitvorming. **Resume** Het verkeerskundige ontwerp voldoet aan de vigerende ontwerprichtlijnen. Het wegontwerp faciliteert een comfortabel en veilig weggebruik en draagt bij aan een goede doorstroming en verkeersafwikkeling. Er worden geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht.
16	Het waterschap merkt in het ontwerp-projectplan op dat de realisatie van de aanvullende versterkingsmaatregelen op initiatief en voor rekening van de deelnemende bedrijven moeten komen. Daarmee miskent het waterschap dat er een intentieovereenkomst is gesloten en dat de provincie Limburg een aanvraag voor een CEF subsidie zal doen.	Uw opmerking wordt ter kennisneming aangenomen. Meerkosten van aanvullende wensen (meekoppelkansen) komen altijd voor rekening van de verzoekende partij. Dit staat ook nader toegelicht in hoofdstuk 2. Het doet niet ter zake of de verzoekende partij hierbij een beroep doet op externe geldstromen zoals een CEF-subsidie. De intentieovereenkomst heeft tot doel om met elkaar te onderzoeken of aanvullende beschermingsmaatregelen mogelijk zijn, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om het VKA-tracé te koppelen met het alternatieve tracé. Dit betreft slechts een inspanning van de betrokken partijen om, zonder het geven van garanties, constructief met elkaar de mogelijkheden voor een integraal tracé nader te onderzoeken.
17	Gelet op de hiervoor uiteengezette zorgplicht van het Waterschap ter voorkoming, en waar nodig beperking van overstromingen, kan het waterschap niet met de voorgestelde oplossing volstaan. Tijdens het hoogwater van zomer 2021 is gebleken dat bescherming tegen hoogwater in Willem-Alexanderhaven van groot belang is. De bescherming van de bedrijven is niet alleen een belang van de bedrijven zelf, maar ook voor de nabijgelegen omgeving, omdat er op het bedrijventerrein met diverse schadelijke stoffen wordt gewerkt. Nu het waterschap zelf ook de risico's van klimaatverandering signaleert, en er bij het ontwerpen van de kering rekening gehouden moet worden met risico's die 100 jaar in de toekomst liggen, is het onbegrijpelijk dat het waterschap hiervoor de ogen sluit.	De zorgplicht ziet slechts toe op binnendijkse gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. Alhoewel het waterschap begrijpt dat door diverse bedrijven aanvullende bescherming wordt verlangd, kan het waterschap zonder co-financiering van deze bedrijven, binnen de haar wettelijk toegewezen taak en de van toepassing zijnde subsidieregeling van het HWBP geen aanvullende bescherming bieden.
18	Daarbij komt dat het beter is om de	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het

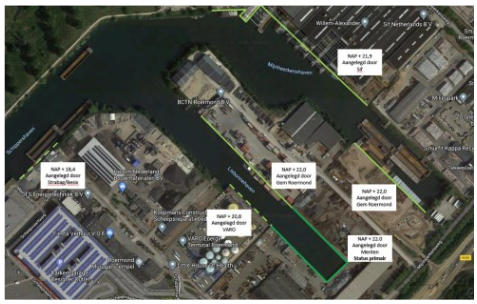
	waterkering nu meteen rondom het terrein te van de buitendijks gelegen bedrijven aan te leggen dan in de toekomst. Gelet op de prognose over klimaatverandering lijkt het namelijk realistisch dat de dijk in de toekomst verder verbeterd/verhoogd zal moeten worden. Een doelmatige besteding van publieke middelen vergt dat de dijk zo snel mogelijk op de meest geschikte plaats wordt verbeterd, zodat deze later niet alsnog hoeft te worden verplaatst.	waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Zie tevens de beantwoording bij punt 17.
19	Indiener meent dat ten onrechte geen milieueffectrapport (MER) is gemaakt. Een MER biedt bij uitstek de gelegenheid om verschillende alternatieven te onderzoeken en bij de besluitvorming te betrekken. Nu er discussie is over de wijze waarop de waterkering moet worden verbeterd, heeft een MER dus allen al daarom veel toegevoegde waarde. Een MER kan hier dus ook los van de vraag of er een juridische verplichting is om een MER te maken de kwaliteit van de besluitvorming mogelijk (los van alle andere argumenten) op het vereiste niveau brengen.	In het VKA zijn de verschillende varianten afgewogen. Daarbij heeft het waterschap, zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2, geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het door de bedrijven aangedragen alternatief hoeft daarom niet onderzocht te worden. Zoals beschreven onder punt 7, is op grond van de m.e.r.-aanmeldnotitie gebleken dat er geen MER hoeft te worden opgesteld.
20	Ten onrechte is geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn. In het kader van de m.e.r.-beoordeling dient uit te worden gegaan van een ruimer begrip van gevolgen voor het milieu; het gaat namelijk ook om kwetsbaarheid voor risico's op rampen en het belang van bescherming van materiële goederen. Indiener wijst aan de hand van de aanmeldnotitie op de volgende gevolgen die op zichzelf en in onderlinge samenhang bezien aantonen dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn die tot de conclusie leiden dat een MER had moeten worden opgesteld: • Op het beoogde tracé is de bodem verontreinigd. Door werkzaamheden wordt verontreiniging verplaatst. Dat geldt ook voor waterbodem, waardoor verontreiniging in oppervlaktewater kan komen. Dit is een belangrijk nadelig gevolg dat het maken van een MER rechtvaardigt. Daarmee zouden namelijk ook alternatieven worden onderzocht,	In het VKA zijn de verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan het door de bedrijven aangedragen alternatief hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet hoefde. Dit alternatief is afgewogen en afgevallen. In de m.e.r.-aanmeldnotitie zijn uitsluitend de milieugevolgen in beeld gebracht van het dijkverbeteringsontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-projectplan. Met betrekking tot de door indiener aangedragen punten kunnen wij het volgende aangeven: • Bodemverontreiniging: tijdens de uitvoering worden maatregelen getroffen waardoor verplaatsing van de verontreiniging niet aan de orde is. • Op grond van het provinciale beleid "Beleidsregel natuurcompensatie 2018" worden uitsluitend de effecten van activiteiten die plaats vinden in de goudgroene, bronsgroene en zilvergroene natuur- en landschapzones beoordeeld op de effecten. De activiteiten zullen buiten deze zones plaatsvinden en de provincie heeft geoordeeld dat er daarom geen significant nadelige effecten op deze zones te verwachten zijn. Dit betekent dat het

	waarin die verontreiniging (en de verplaatsing daarvan) wellicht niet of minder aan de orde is. • Voor landschap en natuur staat in de aanmeldnotitie dat het plangebied buiten de Zilvergroene natuurzone, Bronsgroene landschapszone en NNN valt. Volgens de aanmeldnotitie hanteert de provincie geen externe werking. OM die reden is dit onderdeel in de aanmeldnotitie niet getoetst. Dat de provincie in het kader van besluitvorming niet toetst, betekent echter niet dat de gevolgen op deze zones in het kader van een m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Ook dergelijke effecten zijn van belang voor de vraag of een MER moet worden gemaakt. • Er zijn diverse grondgebonden diersoorten in het plangebied en de omgeving aangetroffen. Dat er op basis van de Wnb vrijstellingen zouden gelden voor het vernietigen van verblijfplaatsen, betkent (los van de vraag of dat juist is) niet dat deze negatieve effecten bij de m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Dat geldt ook voor de vernietiging van vaste rus- en verblijfplaatsen van amfibieën. • Verder zijn nesten van eenden, merels en eksters waargenomen. De effecten daarop zijn volgend de aanmeldnotitie niet op voorhand uit te sluiten. Ook dat pleit voor de conclusie dat een MER moet worden opgesteld. • Ook het kappen van 62 bomen en 1.462 m^2 houtwal pleit voor de conclusie dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Te neer nu herplanting ter plaatse in het plan zoals dat voorligt niet mogelijk is. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning op het terrein van BESIX is niet beoordeeld. De gevolgen voor de bewoners van het buitendijks laten van deze woning zijn niet beoordeeld (zie artike l7.1 lid 6 sub a Wet milieubeheer: “de bevolking en de menselijke gezondheid”.) Het buitendijks laten van deze woning is ook een	specifieke beleid voor de natuur- en landschapszones zoals vastgelegd in de Provinciale Omgevingsverordening en in de Beleidsregel Natuurcompensatie hier niet van toepassing is omdat de activiteiten buiten deze zones plaatsvinden. Vandaar dat het waterschap heeft geconcludeerd dat de voorgenomen dijkverbeteringsactiviteiten niet leiden tot nadelige gevolgen voor de bovengenoemde natuur- en landschapszones. In het uitgevoerde natuuronderzoek dat in de m.e.r. aanmeldingsnotitie is beschreven zijn overigens wel degelijk de mogelijke nadelige gevolgen in de gehele omgeving in beeld gebracht, waaronder ook de natuur- en landschapszones. Het is dus niet zo dat alle nadelige gevolgen in de natuur- en landschapszones bij voorbaat zijn uitgesloten in het uitgevoerde onderzoek. • Voor de in het plangebied aanwezige flora en fauna gelden de beschermingskaders en verbodsbepalingen op grond van de Wet natuurbescherming. Voor werkzaamheden van het project Roermond Alexanderhaven is geen ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming nodig omdat geen verbodsbepalingen overtreden worden. Eventuele nadelige gevolgen worden zoveel mogelijk gemitigeerd. De dijkverbeteringswerkzaamheden worden door de aannemer bovendien altijd uitgevoerd overeenkomstig de gedragscode voor waterschappen en de zorgplicht. Uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van grondgebonden dieren voorkomen. Voor mogelijk aanwezige soorten geldt een vrijstelling (al dan niet in een deel van het jaar) voor het weghalen van verblijfplaatsen op grond van de Beleidsregels ten behoeve van de passieve soortenbescherming onder de Wet natuurbescherming in Limburg. Verder is uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn. Gezien de overwegend bebouwde omgeving is de kans overigens erg klein dat soorten met een jaarrond beschermd nest zich vestigen. Overige mogelijk aanwezige nesten zijn beschermd als deze in gebruik zijn en voor zolang de jongen afhankelijk zijn van het nest. Daarna mogen deze nesten verwijderd worden. In gebruik zijnde nesten mogen niet

	aanwijzing dat er belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het milieu. Een overstroming heeft evident belangrijke nadelige gevolgen voor de bewoners en daardoor de menselijke (mentale) gezondheid. Ook is de woning bij sluiting van de coupures niet meer bereikbaar.	verstoord worden. Wezenlijke verstoring wordt voorkomen met mitigerende maatregelen, zoals het niet verrichten van verstorende werkzaamheden in het broedseizoen. Voor de mogelijk voorkomende amfibieën kan worden volstaan met algemene mitigerende maatregelen (zorgplicht en gedragscode). De werkzaamheden vinden plaats op een industrieterrein tussen havenbedrijven waardoor de kans op voorkomen van (beschermde) flora en fauna klein is. De werkzaamheden, die worden uitgevoerd onder ecologische begeleiding, leiden gelet op het vorenstaande zeker niet tot overtreding van de verbodsbepalingen zoals opgenomen in de Wet natuurbescherming en kunnen daarom zonder ontheffing uitgevoerd worden. • Voor het kappen van bomen en houtwal heeft een effectbeoordeling natuur plaatsgevonden. Hierin is geconcludeerd dat het hier om bomen gaat die vanwege omvang of soort geen grote natuurwaarden hebben. De te kappen bomen hebben ook geen essentiële functie met betrekking tot beschermde soorten als vleermuizen, zodat belangrijke nadelige effecten niet aan de orde zijn. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning is geen wijziging van de bestaande situatie en hoeft daarom niet nader onderzocht te worden.
21	Daarnaast zijn de gevolgen van het buitendijks laten van een groot deel van het bedrijventerrein in de Willem-Alexanderhaven ten onrechte niet beoordeeld. Overstroming van het bedrijventerrein kwalificeert als een ramp in de zin van de m.e.r.-regelgeving. De materiële goederen op het bedrijventerrein moeten dan ook bij de m.e.r.-beoordeling worden betrokken (artikel 7.1 lid 6 sub d Wet milieubeheer). Daarnaast kan overstroming van het bedrijventerrein leiden tot vervuiling van het milieu doordat (gevaarlijke) stoffen die in de fabriek worden gebruikt bij een overstroming in het water terecht komen. Via het water kunnen stroomafwaarts land en biodiversiteit worden aangetast.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. De bedrijven blijven zelf verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen om schade door wateroverlast te voorkomen / te beperken.
22	Voor het projectplan had een passende beoordeling moeten worden gemaakt. En	In welke gevallen het maken van een passende beoordeling voor plannen verplicht is vanwege

	bij een passende beoordeling dient voor het projectplan tevens een MER te worden opgesteld.	de hierin opgenomen activiteit(en), is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). In dit artikel 2.8, eerste lid jo. artikel 2.7 eerste lid Wnb is aangegeven dat een passende beoordeling moet worden gemaakt wanneer het projectplan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000 gebied. De dijkverbetering zoals opgenomen in het projectplan Waterwet heeft, zoals ook is toegelicht op pagina 36 tot en met 38 van de m.e.r.-aanmeldnotitie, geen significant nadelige gevolgen voor een Natura 2000 gebied. Een passende beoordeling is daarom niet nodig.
23	Indiener heeft kennis genomen van de zienswijzen die door Besix, Kalle & Bakker, SIF en Smurfit-Kappa zijn ingediend als reactie op het ter inzage gelegde ontwerp-projectplan. Indiener onderschrijft deze reacties en beschouwd deze als zijnde ingelast in voorliggende reactie.	Zie de samenvatting en de beantwoording van de zienswijzen OPPW 004, 005, 007 en 008.
24	In het VKA wordt het noordelijk gedeelte van de Mijnheerkensweg buitendijks gesitueerd. Daardoor zijn diverse bedrijven alsook een gedeelte van het openbaar gebied met cruciale openbare voorzieningen niet beschermd tegen hoogwater (zie onderstaande figuur). Het betreft onder meer de volgende cruciale openbare voorzieningen: • De (enige) ontsluiting van het industrieterrein nl. de Mijnheerkensweg; • Trafo- en gasregelstations; nl. aan de Schipperswal.  De ervaring van de hoogwaterstanden in de zomer van 2021 hebben geleerd dat de buitendijkse bedrijven snel ontruimd worden bij dreigende hoogwaterstanden; ruim voordat het peil van NAP + 20.70 m wordt bereikt. De noodzaak om te	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen, dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.

	ontruimen, alsook het niet-bereikbaar zijn van onbeschermde bedrijven wegens hoogwater op het buitendijkse deel van de Mijnheerkensweg zijn funest voor de leverzekerheid die de bedrijven moeten garanderen. Verplichte ontruiming en/of niet-bereikbaarheid van de onbeschermde bedrijven zal in te toekomst alleen maar toenemen. Daardoor kunnen de onbeschermde bedrijven de voor hun bedrijfsvoering noodzakelijke leveringszekerheid alsmaar vaker niet nakomen. De maatschappelijke kosten als gevolg van het alsmaar minder kunnen garanderen van de leverzekerheid van de bedrijven, dan wel de investeringen die de bedrijven moeten doen om de nadelige effecten van het VKA op de leverzekerheid te minimaliseren, zijn onterecht niet betrokken in de afweging van het VKA. Indiener verzoekt de keuze van het VKA te heroverwegen en om deze maatschappelijke kosten te betrekken in deze afweging (zie ook zienswijzepunt 26).	
25	In de afweging van de meekoppelkansen (hoofdstuk 3 van de effectennota) is onterecht geen rekening gehouden met het versterken van de havenfaciliteiten in combinatie met de versterking van de dijken in het kader van het HWBP. In par. 5.1.2 van de effectnota is onterecht gesteld dat bij het VKA geen meekoppelkansen zijn. Nochtans zijn in het gebied diverse kades aanwezig die óf door de gemeente Roermond, óf door de aanwezige bedrijven zijn aangelegd en die de basis kunnen vormen voor de hoogwaterbescherming. Zie onderstaande figuur  Waar langs de waterlijn nog geen kades aanwezig zijn, kunnen deze als	In de nota VKA met bijbehorende effectennota zijn verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan door de bedrijven aangedragen alternatieven rondom de landtong, hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet verplicht was. Ten tijde van het vaststellen van de nota VKA met bijbehorende effectnota was er geen sprake van zicht op concrete meekoppelkansen en zekerheid over de daarbij behorende aanvullende afspraken.

	onderdeel van de waterkering gerealiseerd worden, waardoor de havenfaciliteiten op een relevante manier uitgebreid kunnen worden ter plaatse van Besix, Kalle&Bakker, SIF en Smurfit-Kappa omdat de waterkering gecombineerd kan worden met logistieke kades (zie onderstaaande figuur).  Dit biedt unieke (meekoppel)kansen om het transport over water een boost te geven en om in de wijde omgeving van Roermond het aantal vrachtwagens op de weg te verminderen.	
26	Bij het bepalen van de investeringskosten voor het VKA (€ 8 mio +/- 30%) zijn niet de (maatschappelijke) kosten betrokken voor de investering in de bescherming tegen hoogwater op het terrein van de 'buitendijkse' bedrijven en de verliezen als gevolg van hoogwater op het niet-beschermde terrein van de buitendijkse bedrijven. In tegenstelling tot de uitgangspunten van de alternatievenafweging, waarbij voor het VKA is uitgegaan van een ophoging van de waterkering van (voorkeurs)alternatief 1A, 2A en 3A tot NAP + 23.1 m, heeft het ontwerp-projectplan betrekking op de ophoging van de waterkering tot slechts NAP + 22.3 tot 22.5 m. Indiener stelt zich op het standpunt dat alleen al om die reden de keuze van het VKA heroverwogen moet worden. In deze heroverweging dienen dan ook de extra investeringskosten van het VKA (zie zienswijzepunt 27) en de investeringskosten in de maatregelen die binnen de 'buitendijkse' inrichtingen getroffen moeten worden (zie zienswijzepunten 24 en 28) alsook de beheerskosten van de coupures te worden betrokken.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het VKA is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Het is voor de alternatievenafweging niet relevant dat het waterschap kosten in beschouwing zou moeten nemen van eventueel te treffen maatregelen of investeringen van buitendijks gelegen bedrijven waarvoor deze bedrijven privaatrechtelijk zelf verantwoordelijk zijn.

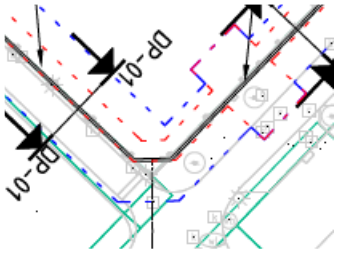
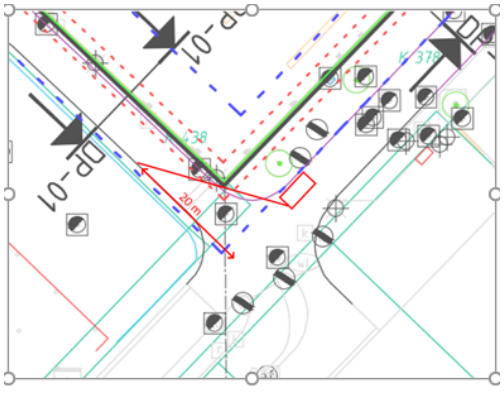
27	Indiener is van oordeel dat de investeringskosten van VKA zijn onderschat. Diverse bedrijven, m.n. BESIX en Jos Menten hebben in hun zienswijze toegelicht op welke manier de aanleg van de keerwand tot meerkosten leidt. VKA: • Nabij BESIX: ○ trillingsvrije bouwmethode vanwege de aanwezigheid van trillingsgevoelige meetapparatuur; ○ aanleg én beheer van 2 coupures met een breedte van minimaal 9 m; ○ (gewijzigde) bypass om tijdens de realisatiefase het terrein en de weegbrug toegankelijk te houden; ○ het nieuw realiseren van de transformator-ruimte en gasdrukregelstation (blijft buitendijks in de huidige VKA-variant); ○ de nieuwe aanleg en verleggingen van diverse kabels en leidingen i.v.m. plaatsing van de damwand; ○ verplaatsing van de bestaande depots en keerwanden tijdens de realisatiefase; ○ compensatie voor het permanent gebruik van de gronden van Besix voor aanleg van de “afvlakking” van de dijk op de grens tussen dijkvak 1 en 2 en voor de aanleg van de nieuwe buitendijkse put in het overstortriool; • Nabij Jos Menten: ○ bijzonder bouwmethode ter voorkoming van zettingen in de ondergrond vanwege de aanwezige vloeistofdichte vloer en de hoge keerwand/geluidscherm; ○ aanleg én beheer van 1 coupure met een breedte van minimaal 9 m; ○ heraanleg van de vloeistofdichte riolering; ○ verplaatsing van de bestaande depots en keerwanden tijdens de realisatiefase; ○ het compenseren van de geluidafscherming (door de	Bij de besluitvorming over het voorkeurs alternatief is een VKA-raming opgesteld. Tijdens de planvormingsfase is het ontwerp vervolgens verder in detail uitgewerkt en is meer concreet inzicht ontstaan in de voorgenomen werkwijze en mogelijkheden voor realisatie. Naar aanleiding hiervan heeft een actualisatie plaats gevonden. De projectraming wordt altijd geactualiseerd tussen verkenning en planstudie. Dat kan bijvoorbeeld zijn vanwege ingediende zienswijzen, aanvullende inzichten t.a.v. het ontwerp of de ontwikkeling in prijzen voor grondstoffen. Door de actualisatie blijft er een juist inzicht bestaan in de benodigde projectkosten voor realisatie.

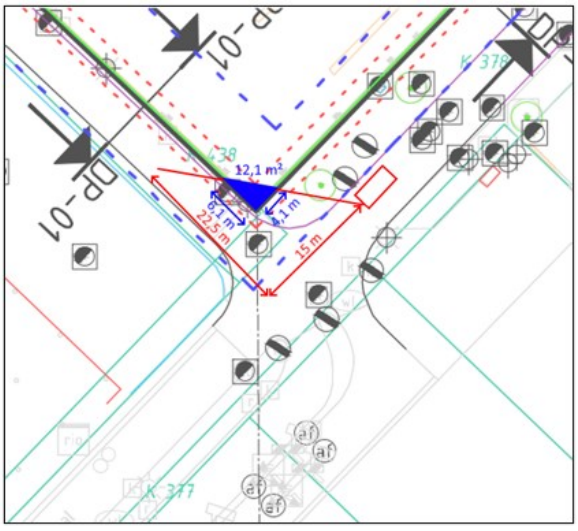
	aanwezige keerwand) zodat tijdens de bouwfase voldaan kan worden aan de vergunde geluidgrenswaarden; ○ (gewijzigde) bypass om tijdens de realisatiefase het terrein via de noordelijke erfgrens toegankelijk te houden voor grotere te recyclen constructies of onderdelen. ○ compensatie voor het permanent gebruik van de gronden van Jos Menten voor aanleg van de waterkering ter plaatse van de bestaande keerwanden/geluidafscherming; ○ compensatie voor het tijdelijk gebruik van productierelevante gronden van Jos Menten vanwege het tijdelijk verplaatsen van de keerwand om werkruimte te creëren voor de aanleg van de waterkering. Deze extra investeringen worden door BIZ vooralsnog naar de huidige inzichten geraamd op € 5 tot 7 mio.	
28	Bij verhoging van de dijk tot NAP + 22.30 – 22.50 m, dienen diverse cruciale onderdelen van de onbeschermde bedrijven opgehoogd te worden om de schade bij hoogwaterstanden te minimaliseren en de werking van de bedrijven na een hoogwaterniveau boven NAP + 20.90 meter te garanderen. Het betreft onder meer kantoren, laboratoria, werkplaatsen, loodsen, weegbruggen, transformatoren, elektrische en gasdrukregelinstallaties, productiefaciliteiten, voorzieningen ter bescherming van bodemverontreinigingen, etc. De maatschappelijke kosten van deze investeringen worden door indiener vooralsnog naar de huidige inzichten geraamd op € 10 tot 20 mio.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
29	Daarenboven wordt door de keuze van het VKA het ontwikkelpotentieel van het terrein van indiener behoorlijk gehypothekeerd:	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen.

	• Onbeschermde gronden worden nog minder interessant voor ontwikkeling van bestaande en eventueel nieuwe bedrijven; • Onbeschermde publieke infrastructuur (gas- en elektriciteitsvoorzieningen; riolering, ontsluiting voor wegverkeer, …) maken het industrieterrein minder aantrekkelijk voor nieuwe ontwikkelingen.	Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
30	Het realiseren van het integraal plan waarbij dat de onbeschermde bedrijven binnendijks worden gesitueerd zou een ontzettende boost geven aan de verder ontwikkeling van het industrieterrein en aan de verduurzaming van het transport in het Roermondse in zijn algemeen. Als alternatief op het huidig gekozen VKA-ontwerp geeft indiener de voorkeur om de waterkering rondom Mijnheerkenshaven aan te leggen zodat haar terrein binnendijks komt te liggen. De variant van indiener bestaat uit een damwandconstructie omheen haar bedrijventerrein met in onderstaande figuur de (indicatieve) locatie van deze damwandconstructie. Dit is tevens de variant welke door indiener naar voor wordt geschoven (verder genoemd: integraal plan) en waarvoor een CEF-subsidie voor het uitwerken van het integraal plan is aangevraagd op 19 januari 2022.  Dit integraal plan heeft daarenboven de volgende voordelen:	Het waterschap heeft ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp projectplan VKA nog geen zekerheid verkregen over de benodigde co-financiering, inzage gekregen in een door de bedrijven volledig correct opgestelde begroting of overeenstemming bereikt over de (technische) uitgangspunten voor een alternatief tracé, waarbij rekening wordt gehouden met alle eisen zoals deze worden gesteld aan het bouwen van een primaire waterkering. Het is daarom niet mogelijk gebleken reeds nu een correcte vergelijking te maken tussen de voor- en nadelen van het VKA en de door bedrijven aangedragen variant (integraal plan). Het waterschap heeft er daarom voor gekozen, bezien vanuit haar wettelijke taak en de urgentie van de beschermingsopgave, het VKA in procedure te brengen. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.

	• De Mijnheerkensweg, de enige ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Willem-Alexander-haven bevindt zich binnendijks waardoor de 24/7 bereikbaarheid voor indiener en al de bedrijven op het bedrijventerrein en voor hulpdiensten (politie/ambulance/ brandweer) is gegarandeerd; ook bij hoogwater. • Voor het huidig ontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-plan van het Waterschap Limburg (VKA), dienen diverse bomen (15 stuks) gekapt te worden. Het kappen van deze bomen is niet nodig indien het alle bedrijven binnendijks komen te liggen (zie onderstaande figuur).  • De investering voor het realiseren van de waterkering cf. het ontwerp-plan van de Waterschap is bij verwerving van de aangevraagde subsidiegelden gelijkwaardig aan het realiseren van het integraal plan. • De nieuwe waterkering omheen het bedrijventerrein Willem-Alexander kan gerealiseerd worden terwijl de oude waterkering intact blijft en er dus geen risico's ontstaan van overstroming tijdens de realisatiefase. Daarenboven worden de aanlegwerkzaamheden niet belemmerd door de beperkingen in het stormseizoen, dat loopt van 1 oktober tot en met 15 april (zie www.rijkswaterstaat.nl). • In het alternatief integraal plan dienen geen coupures gerealiseerd te worden en dus ook niet beheerd te worden. Op dit punt komt het alternatief integraal plan tegemoet aan het beleidsuitgangspunten van het Waterschap Limburg zoals dat is vastgelegd in Beheersplan Waterkeringen 2017-2022: "*Het waterschap streeft naar een*	

	beheergebied waarin zo min mogelijk coupures voorkomen. Op basis van ons streefbeeld gaat het waterschap in haar verbeteringsprogramma de huidige lengte aan demontabele waterkeringen en coupures daar waar mogelijk reduceren en vervangen". • Door de industriegronden binnendijks te brengen, wordt voorkomen dat de waarde van de industriegronden aanzienlijk daalt. • Door het integraal plan ondervindt de omgeving geen last van de werkzaamheden daar alle werkzaamheden vanaf het water uitgevoerd kunnen worden (geen tijdelijke wegomleidingen/-afzettingen, aanvoer materieel/materieel over de weg, …). Hierdoor kan de continuïteit van de bedrijven gewaarborgd blijven tijdens de realisatiefase. • Er dient geen/minimale afstemming te gebeuren met de diverse nutsbedrijven voor het omleggen van kabels & leidingen of aanpassingen aan de transformatoren. • De uitvoeringsnelheid van de hoogwaterkering volgens het alternatief integraal plan ligt hoger dan deze van de VKA-variant, waardoor er voor het integraal plan een korte doorlooptijd nodig is voor de realisatie van de nieuwe waterkering. Voor het uitvoeren van de VKA-variant mogen immers geen grote stukken van de huidige waterkering gesloopt worden in verband met mogelijk hoogwater in de zomer (zie zomer 2021), waardoor heel gefaseerd de werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Voor hoogwaterkering langs de waterzijde kan de uitvoering in 1 fase uitgevoerd worden zonder risico van het tijdens realisatie doorbreken van de huidige (nog in functie zijnde) waterkering. Volgens de BIZ bedraagt de uitvoeringsperiode van de volledige VKA variant 2 kalenderjaren vanwege het geldende stormseizoen (2x 15-maart t/m 15 oktober), terwijl de uitvoeringsperiode voor het integraal plan uitgevoerd	

	kan worden in 1 kalenderjaar. • Last but not least: het alternatief integraal plan leidt niet tot een grotere investering voor het Waterschap dan het VKA, terwijl het alternatief integraal plan veel meer waarde biedt aan het bedrijventerrein, de gemeente Roermond, het waterschap (onder meer omdat in het integraal plan geen coupures beheerd moeten worden en de waterkering altijd vanaf het openbaar gebied geïnspecteerd kan worden) en de provincie Limburg (en voorkomt dat schade wordt geleden). Vanwege de extra logistieke voorzieningen leidt het alternatief integraal plan tot het verbeteren en versterken van het Trans Europese Netwerk voor Transport (TEN-T), en komt om die reden in aanmerking voor subsidie vanuit CEF-Transport2. Deze subsidiebijdrage wordt door de BIZ geschat op € 4.5 mio.	
31	Vanwege het zicht op de kruising is er in de eindsituatie voor gekozen om de hoek tussen dijkvak 1 en 2 (overgang van de weg Maashaven en de Schipperswal) af te vlakken. Zie onderstaande figuur.  Ondanks deze afvlakking blijft de kruising onveilig omdat de bestaande kering van 1.40 m boven het lokale maaiveld overeenkomstig het ontwerp-projectplan wordt opgehoogd tot 3.20 m boven het lokale maaiveld. De zichtlijn voor auto's én vrachtwagens op de kruisende wegen wordt geheel doorbroken, hetgeen onveilige verkeerssituaties oplevert. De voorgestelde afvlakking maakt de kruising niet veiliger. Dit punt belangt ook en vooral de bedrijven op het industrieterrein aan: tijdens drukke dagen van het Outlet-Centre maakt het verkeer van en naar het industrieterrein gebruik	Het kruispunt Schipperswal/Maashaven ligt op het bedrijventerrein Willem Alexander in een 30km/u-zone. Ter plaatse van het kruispunt van de Schipperswal met de Maashaven is er door de huidige waterkering reeds sprake van slecht zicht voor verkeer vanuit het noordoosten (Maashaven) op verkeer dat vanuit het noordwesten (Schipperswal) aan komt rijden en waaraan voorrang moet worden verleend. Op 5 meter voor het kruispunt is het zicht op de kruisende weg slechts 20 meter. Dit is minder dan de richtlijnen volgens het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeervoorzieningen). Zie onderstaande figuur van de bestaande situatie. 

	van de ontsluiting via de Schipperswal en de Maashaven. Het is net op deze momenten dat de verkeersveiligheid op deze kruising van cruciaal belang is.	In het ontwerp is een afweging gemaakt tussen het verbeteren van zichtlijnen en het treffen van verkeersmaatregelen door middel van een voorrangsregeling. Uit onze KES-gesprekken met Besix was duidelijk geworden dat er weinig draagvlak is bij Besix voor het afstaan van gronden om daarmee een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. De nieuwe waterkering wordt echter gebouwd voor 100 jaar en het waterschap ziet het als een gemiste kans als nu geen gebruik wordt gemaakt van deze gelegenheid om de zichtlijnen op het kruispunt significant te verbeteren ten gunste van de verkeersveiligheid. Om het ruimtebeslag op het terrein van Besix te beperken is er gekozen voor een minimale aanpassing van het tracé van de waterkering waarbij niet wordt voldaan aan de ASVV maar alsnog een significante verbetering van zichtlijnen wordt bewerkstelligd. Zie onderstaande afbeelding van het referentieontwerp.  Met de voorgestelde oplossing zijn ca. 12 m2 gronden van Besix gemoeid. Met deze beperkte oppervlakte kan Besix een bijdrage leveren een maatschappelijk en persoonlijk belang, te weten verkeersveiligheid. Graag gaat het Waterschap opnieuw in gesprek met Besix om alsnog minnelijk tot overeenstemming te komen.
32	De Mijnheerkensweg kent na realisatie van het projectplan vele hoogteverschillen: ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising met de Schipperwal is de Mijnheerkensweg	Zie voor de beantwoording de toelichting bij punt 15.

	verdiept gelegen en 350 m verder, ter plaatse van dijkvak 10, wordt de Mijnheerkensweg verhoogd gelegd vanwege de waterkering. Ter plaatse van de verhoging is dan ook nog eens een gelijkvloers kruising gesitueerd en bevinden zich op minder dan 100 m drie in- en uitritten tot diverse bedrijfsterreinen. Dit leidt tot verkeersonveilig situatie voor alle verkeer op de Mijnheerkensweg en in het bijzonder voor het verkeer dat van en naar het zuidelijke SIF-terrein, Kalle&Bakker en Jos Menten rijdt.	
33	Als gevolg van de buitendijkse positie van BESIX – en dus ook de op het terrein aanwezige transformatoren en gasregelstation van de nutsbedrijven - verhoogt het risico dat bij hoogwaterstand gas- of elektriciteitsvoorzieningen uitvallen. Als gevolg van de buitendijkse situering van het noordelijk deel van de Mijnheerkensweg zijn alle (beschermende én onbeschermde) bedrijven op het industrieterrein ten noorden van Jos Menten niet bereikbaar bij hoogwaterstanden meer dan NAP + 20.9 m.	De Mijnheerkensweg wordt met het oog op de aansluiting op de hoger gelegen grond verhoogd aangelegd. Daardoor blijft deze weg tot aan de op te hogen kruising ook tijdens hoogwater een begaanbare route. Voor het noordelijk deel van de Mijnheerkensweg geldt dat in de huidige situatie de Mijnheerkensweg bij hoogwater (gedeeltelijk) onder water staat. Daarmee is al sprake van onbereikbaarheid van enkele bedrijven. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie en heeft daarmee geen onevenredige nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van de bedrijven ten opzichte van de huidige situatie. Ten aanzien van de aanwezige NUTS-voorzieningen (trafo en gasregelstation) wordt nog opgemerkt dat buitendijks gelegen voorzieningen niet vallen onder de verantwoordelijkheid of zorgplicht van het waterschap. Vernieuwing van het transformatorgebouw in het kader van de dijkversterking is dan ook niet voorzien en is ten aanzien van de leveringszekerheid een verantwoordelijkheid van de betreffende NUTS-bedrijven.
34	De huidige kering beschermt de omgeving tegen hoogwaterstanden tot NAP + 20.9 m. Door ophoging van de dijken tot NAP +tot 22.3-22.5 m vergroot de kans dat op de onbeschermde terreinen waterstanden van meer dan NAP+20.9 m voorkomen en dat dus de genoemde cruciale onderdelen onder water komen te staan, met veel schades tot gevolg. De dijk van meer dan NAP+20.9 m verhinderd immers de	Het bergend volume binnendijks van dijktraject 76-2 is beperkt. Tijdens een hoogwatersituatie met waterstanden boven NAP +20,9 m zou dijktraject 76-2 in een zeer kort tijdsbestek van enkele uren volledig inunderen. Alleen ten tijde van deze inundatie is er een kortstondig en verwaarloosbaar effect op de lokale rivierwaterstand. Het in de toekomst niet meer kunnen uitstromen van hoogwater, boven een huidige stand van NAP + 20,9 m, als gevolg van het ophogen van de huidige waterkering heeft

	uitstroming van het maaswater buiten de onbeschermde terreinen.	daarom voor de buitendijks gelegen bedrijven een verwaarloosbaar effect dat niet nadeliger bijdraagt aan schades als gevolg van hoogwater. Als gevolg van klimaatveranderingen neemt het risico op hoogwaterstanden boven NAP +20,9 m in de toekomst toe. Voor buitendijks gelegen bedrijven heeft het waterschap geen zorgplicht. Zij blijven zelf verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen om schade door wateroverlast te voorkomen / te beperken.
35	De uitvoering van het VKA bezorgt het industrieterrein overlast doordat een groot deel van de waterkering op land wordt uitgevoerd. Daarenboven moet bij realisatie van het VKA de bestaande waterkering deels verwijderd worden, waardoor de aanlegwerkzaamheden belemmerd worden door de beperkingen in het stormseizoen, dat loopt van 1 oktober tot en met 15 april (zie zienswijzepunt 30, vierde opsommingsbolletje).	Het realiseren van een complex project als de dijkversterking voor Willem-Alexanderhaven is niet mogelijk zonder enige hinder en overlast. Over de exacte wijze van uitvoering, en het tijdelijk gebruik van benodigde ruimte op delen van het bedrijventerrein, worden in goede afstemming met de bedrijven aanvullende afspraken gemaakt. Afhankelijk van nader te maken afspraken wordt de toekomstige aannemer van het werk verzocht, in het redelijke, daarmee rekening te houden.
36	Tijdens de realisatie van de verhoging van de Mijnheerkensweg wordt het doorgaande gedeelte van de Mijnheerkensweg tijdelijk verlegd naar de N280 en wordt over het zuidelijke SIF-terrein een tijdelijke by-pass aangelegd om de terreinen van Kalle & Bakke en van Jos Menten te ontsluiten. Indiener is van mening dat het ontwerp van deze tijdelijke wegen alleen al voor het reguliere verkeer tot congestie gaat leiden. Extra bouwverkeer en plaatsvindende bouwwerkzaamheden zullen de te verwachten congestie nog verergeren. Indiener verzoekt voor een alternatieve ontsluiting van haar terreinen.	Het wegvak Mijnheerkensweg in Roermond is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een bijbehorend snelheidsregime van 50 km/u. De functie van de weg is onder andere het faciliteren van de bereikbaarheid en ontsluiting van de naast gelegen percelen, die deel uitmaken van bedrijventerrein Willem Alexanderhaven. Zowel in de definitieve als tijdelijke situatie voldoet de weg aan de inrichtingskenmerken die worden gesteld vanuit de Duurzaam Veilige inrichting conform de normen van CROW. Daarmee wordt een veilige verkeersafhandeling en vlotte doorstroming gefaciliteerd en ligt een toename van verstoring van doorstroming of congestie niet voor de hand. Hieronder volgt een nadere toelichting op een aantal relevante aspecten: • Zowel in de huidige, tijdelijke als nieuwe situatie zijn erfaansluitingen en een kruispunt aanwezig, Deze beïnvloeden de capaciteit doordat dit verstoring geeft in de doorstroming. Toch levert dit, gezien de beperkte intensiteit (van zowel doorgaand als afslaand verkeer), geen problemen op in de doorstroming. Het incidenteel moeten wachten op een afslaande vrachtwagen hoort daarbij,

		ook op een bedrijventerrein. Dit zal soms plaatsvinden maar niet leiden tot congestie. • De rijstrookbreedten die zijn toegepast in de bypass hebben in breedte exact dezelfde afmeting als in de huidige situatie (rijstrookbreedte van 3,50 meter). Hiermee vindt geen beperking plaats voor de veiligheid / doorstroming. • De bermen bij de bypass zullen tijdelijk komen te vervallen. Hiervoor is geen ruimte meer beschikbaar om een obstakelvrije berm toe te passen. Bij de huidige vormgeving zal dit betekenen dat ten tijde van het gebruik van de bypass de snelheid omlaag gaat naar 30 km/uur. Gezien de intensiteiten op dit stuk en de vormgeving levert dat geen problemen op in relatie tot de doorstroming. • Het ontwerp van de bypass is voor wat betreft boogstralen, hellingen, rijzicht en stopzicht gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 50 km/u. Door het verlagen van de snelheid bij werk in uitvoering naar 30 km/u is sprake van een comfortabele en veilige verkeerssituatie welke ruimschoots voldoet aan de vigerende normen. • Bij het ontwerp van de bypass is gekozen voor een asfaltverharding, juist om het comfort en, daarmee in verband houdend, ook de doorstroming maximaal te faciliteren.
37	Indiener ondersteunt volledig de plannen om uiterlijk december 2024 de primaire kering bij Yumble te verbinden met de hoge gronden. Het VKA voorziet hierin, maar heeft een aantal praktische bezwaren, zoals genoemd in deze zienswijze. In constructief overleg met het Waterschap, Gemeente Roermond en Provincie Limburg heeft indiener een alternatief integraal plan ontwikkeld. Dit integraal plan biedt minimaal dezelfde bescherming tegen hoogwater als het VKA. Dit alternatief integraal plan komt voor CEF-Transport-subsidie in aanmerking. Als resultaat van de constructieve samenwerking heeft de Provincie Limburg op 19 april 2022 een aanvraag ingediend voor een CEF-subsidie voor (onder meer) het uitwerken van het Integraal Plan.	Zie voor beantwoording tevens het antwoord onder punt 30. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.

	Indiener wil zich volledig inzetten om vanuit deze samenwerking het integraal plan verder te ontwerpen en te realiseren. Indiener verzoekt dan ook expliciet dat het Waterschap Limburg en de Gemeente Roermond de (planologische) besluitvorming afstemmen op de resultaten van de verdere uitwerking van het integraal plan.	
Consequenties voor het Projectplan Waterwet		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het Projectplan Waterwet		

Indiener OPPW 007		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Indiener is van oordeel van de voorgenomen besluitvorming de bedrijfsactiviteiten in de Roermondse haven onvoldoende tegen hoogwater en/of overstromingen beschermt.	*De uitgebreide toelichting van hoofdstuk 2 dient tevens als integraal onderdeel bij de beantwoording van deze zienswijze te worden beschouwd.* Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het thans voorliggend ontwerp (VKA-tracé) voorziet, na een zorgvuldige afweging, in de versterking van het huidige dijktraject, met een korte aansluiting via de Mijnheerkensweg op de hoge grond.
2	Er is onvoldoende rekening gehouden met de bedrijfsactiviteiten en het feit dat indiener bestaande (vergunde) rechten heeft.	Uit een quickscan van de ten behoeve van de inrichting verleende vergunningen blijkt dat van eventueel bestaande rechten onverminderd gebruik gemaakt kan worden, ook na realisatie van het projectplan. De nieuwe situatie levert dus ten opzichte van de huidige situatie geen wijzigingen/beperkingen op ten aanzien van de bedrijfsvoering van de betreffende inrichting.
3	Ook is onvoldoende rekening gehouden met de gevolgen voor het milieu en indiener wanneer de gronden en installaties van indiener overstromen.	In de huidige situatie is reeds sprake van een buitendijks gelegen terrein. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie. De ophoging en aansluiting van de bestaande primaire kering zal er niet toe leiden dat de terreinen van de buitendijks gelegen bedrijven eerder dan nu onder water zullen komen te staan. Buitendijks gelegen gebieden en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor benodigd te treffen maatregelen om instandhouding van voorzieningen en/of schade aan milieu als gevolg van hoogwater te voorkomen.
4	Verder is onvoldoende rekening gehouden met de consequenties van hoogwater voor de bereikbaarheid van de Roermondse haven en Sif.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.
5	Indiener is van mening dat hij beter beschermd moet worden tegen (de	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om

	risico's van) hoogwater. Het is niet aanvaardbaar dat het bedrijf buitendijks komt te liggen.	de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.
6	Zoals bij het waterschap bekend is, heeft indiener concrete plannen waarmee voornoemde bezwaren kunnen worden weggenomen en toch de doelstellingen van het waterschap kunnen worden behaald.	Het waterschap is inderdaad bekend met het voorstel van de bedrijven voor een alternatief (integraal) plan. Zolang er echter geen zekerheid is verkregen over de haalbaarheid van dit plan, zoals afspraken over aanvullende financiering, de technische uitgangspunten om het alternatief plan als primaire waterkering te versterken, de wijze van toekomstig onderhoud en beheer, de mogelijkheid van overheveling door het HWBP van beschikbare budgetten voor het VKA-tracé en afspraken over financiering van toekomstige versterkingsopgaven dient het waterschap uit te gaan van het nu uitgewerkte ontwerp projectplan (VKA-tracé). In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.
7	Indiener is van mening dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn, die tot het opstellen van een milieueffectrapport hadden moeten leiden. Het m.e.r.-beoordelingsbesluit kan volgens indiener dan ook niet de toets der kritiek doorstaan.	De m.e.r.-aanmeldnotitie is zorgvuldig tot stand gekomen waarbij alle relevante milieuaspecten aan bod zijn gekomen. Er hoeft uitsluitend te worden onderzocht wat de milieueffecten zijn van de aanleg/verbetering van de waterkering, zoals beschreven in het VKA en het uitgewerkte ontwerp-projectplan. Deze effecten zijn voor zover relevant voor de dijkverbetering WA-haven onderzocht. Op basis van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is gebleken dat er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van de voorgenomen activiteit. Wel zijn enkele mitigerende maatregelen opgesteld om nadelige gevolgen te voorkomen/ te beperken. Op grond hiervan is de terechte conclusie getrokken dat er geen significante nadelige gevolgen zijn en dus geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld. Indiener geeft in zijn zienswijze niet aan welke belangrijke milieugevolgen niet voldoende zijn onderzocht of waarom een andere conclusie had moeten worden getrokken.
8	Het waterschap heeft erop gewezen dat, gelet op het grote economische belang	Het waterschap heeft slechts erop gewezen dat het, gezien de klimaatontwikkelingen, van belang

	van het gebied (onder andere het nabijgelegen Designer Outlet Center, woningen en bedrijven), partijen ervoor hebben gekozen om het huidige wettelijke veiligheidsniveau ten minste te behouden en het lopen dijkversterkingsproces onverkort door te zetten in goed overleg met de omliggende bedrijven. Hiermee wordt ten onrechte de suggestie gewekt dat indiener de voorgenomen besluitvorming steunt.	is primaire waterkeringen aan de vigerende wettelijke veiligheidsnorm te laten voldoen. Dit betreft een wettelijke taak van het waterschap en dit proces dient onverkort te worden doorgezet, aangezien de totale opgave voor Limburg urgent en groot is. Het is bij het waterschap genoegzaam bekend dat diverse havenbedrijven zich niet kunnen vinden in het gekozen voorkeurstracé (VKA) en deze bedrijven de voorgenomen besluitvorming niet steunen. Alhoewel wij dit betreuren is het waterschap van mening dat een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden.
9	Een groot deel van het bedrijventerrein en daarmee een groot aantal bedrijven in de Willem-Alexanderhaven zullen buitendijks gelegen blijven. In de voorgenomen besluitvorming is geen alternatief beschouwd waarin de percelen van indiener binnendijks worden gebracht. Dit is in strijd met de zorgplicht ingevolge de Waterwet, die immers ook toeziet op de bescherming van (economische) belangen die indiener behartigt, waarbij wordt gewezen op artikel 2.1 lid 1 Waterwet en artikel 21 van de Grondwet. Verder wordt verwezen naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) van 13 maart 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:818) waarin het volgende wordt overwogen: “Met de regels uit de Waterwet wordt dus onder meer beoogd bescherming te bieden tegen overstromingen en wateroverlast. Deze regels strekken daarmee ook tot de bescherming van de belangen van diegenen van wie het woon- en leefklimaat mede door de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast wordt bepaald”.	De zorgplicht ingevolge de Waterwet ziet slechts toe op binnendijkse gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. De aangehaalde uitspraak heeft betrekking op een binnendijks gelegen situatie en heeft dan ook geen betekenis voor onderhavige kwestie.
10	De (economische) belangen en de bestaande rechten van indiener zijn ten onrechte niet (juist) bij de besluitvorming betrokken, althans nergens blijkt dat hiermee rekening is gehouden.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Verder is het waterschap van mening dat een zorgvuldige variantenafweging, inclusief daarbij opgestelde effectnota, heeft plaats gevonden. Deze producten waren, als onderdeel van de ter inzage legging, voor een ieder te raadplegen.

11	Ook de gevolgen voor het verkrijgen van toekomstige vergunningen door indiener zijn niet, althans niet kenbaar bij de voorgenomen besluitvorming betrokken.	Gevolgen voor eventuele toekomstige ontwikkelingen wijzigen niet naar aanleiding van het planvoornemen. Er is immers nu ook al sprake van een buitendijkse ligging van de betreffende inrichting. Dit maakt dan ook geen deel uit van de besluitvorming.
12	In het ontwerp-projectplan is opgenomen dat er individuele gesprekken zijn gevoerd met betrokken bedrijven. Daarmee wordt gesuggereerd dat indiener de voorgenomen besluitvorming ondersteunt. Dat is echter niet het geval. Het voorgenomen besluit reflecteert op geen enkele wijze de inhoud van het overleg. In het overleg heeft indiener aangegeven dat hij binnendijks moet komen te liggen. De waterkering zou hiervoor derhalve om het terrein van indiener heen moeten worden getrokken. Daarnaast zijn er diverse onderwerpen in het projectplan geland zonder dat deze besproken zijn in de KES-gesprekken, en zijn ook relevante zaken besproken die niet terug te vinden zijn in het projectplan.	Het is bij het waterschap genoegzaam bekend dat diverse havenbedrijven zich niet kunnen vinden in het gekozen voorkeurstracé (VKA) en deze bedrijven de voorgenomen besluitvorming niet steunen. Alhoewel wij dit betreuren is het waterschap van mening dat een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden. Het ontwerp projectplan beschrijft op hoofdlijnen de uit te voeren werkzaamheden om het bestaande tracé weer aan de wettelijke norm te laten voldoen. Daarbij wordt in redelijkheid rekening gehouden met de geïnventariseerde wensen bij de diverse stakeholders. De wens van indiener om binnendijks te worden gebracht is om reeds uiteengezette moverende redenen niet gehonoreerd. Het waterschap is en blijft graag in gesprek met indiener om een vervolg te geven aan de KES-gesprekken. Zolang er echter geen zekerheid is verkregen over het bereiken van overeenstemming voor een alternatief tracé, is het uitgangspunt voor de KES-gesprekken een versterkingsopgave conform het nu vastgestelde ontwerp projectplan (VKA-tracé).
13	Het waterschap heeft geen enkele onderbouwing aangeleverd ten aanzien van de beslissing om een aantal bedrijven geen hoogwaterbescherming te bieden.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. De onderbouwing van de keuze voor het te versterken tracé is uitgewerkt in de nota voorkeursalternatief DT76-2 Willem Alexanderhaven Roermond, dat als bijlage 2 in het Bijlagenboek is opgenomen. Het bijlagenboek is gelijktijdig met het OPPW ter inzage gelegd.
14	Indiener heeft een groot belang bij het verleggen van de waterkering om zijn bedrijfspercelen heen. De bedrijfsactiviteiten zullen bij overstroming immers langdurig worden verstoord.	Het Waterschap heeft ten aanzien van buitendijks gelegen bedrijven geen wettelijke taak of zorgplicht om deze te beschermen tegen wateroverlast en overstromingen als gevolg van hoogwater. Desondanks begrijpt het waterschap de wens

		van bedrijven voor aanvullende bescherming. In het Ontwerp projectplan hebben wij daarom toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.
15	Het voorgenomen plan is niet uitvoerbaar. De praktische uitvoerbaarheid is feitelijk en juridisch slechter dan het geval zou zijn indien het voorstel van de bedrijven wordt gevolgd, te weten het binnendijks leggen van het terrein van de bedrijven. Gewezen wordt op de volgende gevolgen: • De verhoging van de Mijnheerkensweg zal leiden tot grote verkeershinder en slechte bereikbaarheid van de bedrijven zowel bij aanleg als in de toekomstige situatie; • Door het aanleggen van de verhoogde kruising voor de ontsluiting op de landtong (waar o.a. de containerterminal en de zandverlading gevestigd zijn), moeten er iedere dag honderden vrachtwagens een helling oprijden, waardoor het brandstofgebruik en stikstofuitstoot specifiek op dit punt flink zullen stijgen. Deze stikstofuitstoot en (uiteindelijk) depositie moet expliciet bij de besluitvorming worden betrokken. • De verkeersveiligheid van het kruispunt gaat erop achteruit. Het vele zware vrachtverkeer moet op de doorgaande Mijnheerkensweg deze verhoging oprijden, en daarna in de verdieping van de Mijnheerkensweg onder het viaduct 200 meter in zuidwestelijke richting rijden. Dit leidt tot een achtbaaneffect voor zware vrachtauto's. Dagelijks rijden honderden zware vrachtwagens tussen het kruispunt op de N280 naar het achterliggende industrieterrein. Vrachtwagens hebben veel hinder van dit achtbaaneffect. De zware vrachtwagens die uit andere richtingen komen, moeten zich op deze verhoogde kruising tussen de andere zware vrachtwagen met het	De keuze voor het VKA is na zorgvuldige afweging tot stand gekomen. Het waterschap ziet niet in waarom realisatie van het VKA niet uitvoerbaar is. In uw zienswijze wordt dit argument overigens niet nader toegelicht. Ten aanzien van de in uw zienswijze benoemde gevolgen het volgende: **Algemeen** De Mijnheerksenweg kruist de waterkering waardoor deze in het ontwerp verhoogd is aangelegd. De kruising met de ontsluitingsweg naar onder andere Kalle en Bakker (later zijstraat genoemd) is ook verhoogd aangelegd. Op de kruising zelf is geen hoogteverschil om er voor te zorgen dat de bijzondere manoeuvres voor voertuigen op het kruispunt veilig kunnen worden verricht. **Hoogteverschillen en hellingspercentages** Het ontwerp valt binnen de richtlijnen (Handboek Wegontwerp 2013) voor het verticale profiel van de weg. Dit betekent dat de gebruikte boogstralen volstaan voor een veilige afwikkeling van het verkeer. Ook is het totale hoogteverschil vanaf het diepste punt van de tunnel onder de Schipperswal tot het hoogste punt van het kruispuntvlak beperkt ten opzichte van de afstand die gebruikt is om dit te overbruggen. Voor regionale stroomwegen met een maximum snelheid van 50 km/u geldt een maximaal hellingspercentage van 7% (bron: Handboek Wegontwerp 2013). De hellingen in het ontwerp hebben een maximaal hellingspercentage van 5.9% en vallen dus ruim binnen de richtlijnen. Met een ontwerpsnelheid van 50 km/u is er daarom geen aanleiding om te twijfelen aan het comfort van de vrachtwagens en overig gemotoriseerd verkeer die over het tracé rijden. Er is geen aanleiding voor een mogelijk achtbaaneffect. **Zicht** De topbogen van de hellingen hebben in het ontwerp een straal van 375 meter. Hiermee komt het zicht van oprijdend verkeer tot het kruispunt

	achtbaaneffect voegen. Een achteruitgang van de verkeersveiligheid op dit kruispunt van zware vrachtwagen is in de ogen van indiener niet acceptabel.	op 41 meter (stopzicht). Dit valt binnen de richtlijnen en is voldoende verkeersveilig. Doordat het kruispuntvlak zonder hoogteverschil is aangelegd, is ook hier voldoende zicht om veilig het kruispunt over te steken. **In- en uitritten** De in- en uitritten die grenzen aan de verhoogde Mijnheerkensweg en de zijstraat bevinden zich beide aan het begin van de helling. De hellingspercentages zijn hier beperkt waardoor verkeer makkelijk in en uit kan rijden. Daarnaast is het zicht voor zowel het uitrijdend verkeer als het verkeer op de doorgaande weg voldoende. Rond deze in- en uitritten worden daarom geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht. **Wachtend verkeer** Of wachtende vrachtwagens voor het kruispunt problemen ondervinden van de helling is onderzocht door het hellingspercentage van de opgaande hellingen voor het kruispunt over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak te analyseren. De eerste wachtende vrachtwagen zal nog vrijwel geen helling ervaren. Een tweede wachtende vrachtwagen staat echter wel stil op een helling. In het huidige ontwerp zijn de hellingen voor de takken over de laatste 25 meter voor het kruisingsvlak als volgt: • Noordoost-tak Mijnheerkensweg: 3.3% • Zuidwest-tak Mijnheerkensweg: 3.2% • Noordwest-tak zijstraat: 1.8% De hellingen zijn getoetst door een verkeersveiligheidsexpert op basis van expert judgement en berekeningen van de acceleratielengte voor voertuigen met verschillende acceleratiewaarden. Hiermee is bepaald dat de hellingen in het huidige ontwerp geen verkeersveiligheidsknelpunten met zich meebrengen door wachtende en optrekkende vrachtwagens op de helling. Wel zullen op de takken met hogere hellingsgraden de vrachtwagens er langer over doen om het kruispunt te bereiken dan op de zijstraat. De verwachte intensiteiten op de Mijnheerkensweg geven echter geen aanleiding dat er doorstromingsknelpunten te verwachten zijn door langzaam optrekkende vrachtwagens. **Stikstofuitstoot** In uw zienswijze voert u geen argumenten aan om aan te tonen dat het verhogen van de kruising leidt tot extra stikstofuitstoot. Met eenzelfde argumentatie kan worden gesteld dat

		verkeer op de terugweg de helling weer af rijdt, zodat een vermeend negatief effect op de heenweg weer teniet wordt gedaan. Voor het bepalen van mogelijke effecten op de depositie van stikstof wordt de Aerius-calculator gebruikt. Aangezien details zoals een verhoogde kruising niet in de Aerius-calculator ingevoerd kunnen worden, is een vermeende verhoging van de depositie van ondergeschikt belang en speelt deze geen rol bij de besluitvorming. **Resume** Het verkeerskundige ontwerp voldoet aan de vigerende ontwerprichtlijnen. Het wegontwerp faciliteert een comfortabel en veilig weggebruik en draagt bij aan een goede doorstroming en verkeersafwikkeling. Er worden geen verkeersveiligheidsknelpunten verwacht.
16	Het waterschap merkt in het ontwerp-projectplan op dat de realisatie van de aanvullende versterkingsmaatregelen op initiatief en voor rekening van de deelnemende bedrijven moeten komen. Daarmee miskent het waterschap dat er een intentieovereenkomst is gesloten en dat de provincie Limburg een aanvraag voor een CEF subsidie zal doen.	Uw opmerking wordt ter kennisneming aangenomen. Meerkosten van aanvullende wensen (meekoppelkansen) komen altijd voor rekening van de verzoekende partij. Dit staat ook nader toegelicht in hoofdstuk 2. Het doet niet ter zake of de verzoekende partij hierbij een beroep doet op externe geldstromen zoals een CEF-subsidie. De intentieovereenkomst heeft tot doel om met elkaar te onderzoeken of aanvullende beschermingsmaatregelen mogelijk zijn, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om het VKA-tracé te koppelen met het alternatieve tracé. Dit betreft slechts een inspanning van de betrokken partijen om, zonder het geven van garanties, constructief met elkaar de mogelijkheden voor een integraal tracé nader te onderzoeken. Zie tevens de beantwoording bij punt 27.
17	Gelet op de hiervoor uiteengezette zorgplicht van het Waterschap ter voorkoming, en waar nodig beperking van overstromingen, kan het waterschap niet met de voorgestelde oplossing volstaan. Tijdens het hoogwater van zomer 2021 is gebleken dat bescherming tegen hoogwater in Willem-Alexanderhaven van groot belang. De bescherming van de bedrijven is niet alleen een belang van de bedrijven zelf, maar ook voor de nabijgelegen omgeving, omdat er op het	De zorgplicht ziet slechts toe op binnendijkse gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. Alhoewel het waterschap begrijpt dat door diverse bedrijven aanvullende bescherming wordt verlangd, kan het waterschap zonder co-financiering van deze bedrijven, binnen de haar wettelijk toegewezen taak en de van toepassing zijnde subsidieregeling van het HWBP geen aanvullende bescherming bieden.

	bedrijventerrein met diverse schadelijke stoffen wordt gewerkt. Nu het waterschap zelf ook de risico's van klimaatverandering signaleert, en er bij het ontwerpen van de kering rekening gehouden moet worden met risico's die 100 jaar in de toekomst liggen, is het onbegrijpelijk dat het waterschap hiervoor de ogen sluit.	
18	Daarbij komt dat het beter is om de waterkering nu meteen rondom het terrein te van de buitendijks gelegen bedrijven aan te leggen dan in de toekomst. Gelet op de prognose over klimaatverandering lijkt het namelijk realistisch dat de dijk in de toekomst verder verbeterd/verhoogd zal moeten worden. Een doelmatige besteding van publieke middelen vergt dat de dijk zo snel mogelijk op de meest geschikte plaats wordt verbeterd, zodat deze later niet alsnog hoeft te worden verplaatst.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Zie tevens de beantwoording bij punt 17.
19	Indiener meent dat ten onrechte geen milieueffectrapport (MER) is gemaakt. Een MER biedt bij uitstek de gelegenheid om verschillende alternatieven te onderzoeken en bij de besluitvorming te betrekken. Nu er discussie is over de wijze waarop de waterkering moet worden verbeterd, heeft een MER dus allen al daarom veel toegevoegde waarde. Een MER kan hier dus ook los van de vraag of er een juridische verplichting is om een MER te maken de kwaliteit van de besluitvorming mogelijk (los van alle andere argumenten) op het vereiste niveau brengen.	In het VKA zijn de verschillende varianten afgewogen. Daarbij heeft het waterschap, zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2, geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het door de bedrijven aangedragen alternatief hoeft daarom niet onderzocht te worden. Zoals beschreven onder punt 7, is op grond van de m.e.r.-aanmeldnotitie gebleken dat er geen MER hoeft te worden opgesteld.
20	Ten onrechte is geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn. In het kader van de m.e.r.-beoordeling dient uit te worden gegaan van een ruimer begrip van gevolgen voor het milieu; het gaat namelijk ook om kwetsbaarheid voor risico's op rampen en het belang van bescherming van materiële goederen. Indiener wijst aan de hand van de aanmeldnotitie op de volgende gevolgen die op zichzelf en in onderlinge samenhang bezien aantonen dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn die tot de conclusie	In het VKA zijn de verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan het door de bedrijven aangedragen alternatief hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet hoefde. Dit alternatief is afgewogen en afgevallen. In de m.e.r.-aanmeldnotitie zijn uitsluitend de milieugevolgen in beeld gebracht van het dijkverbeteringsontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-projectplan. Met betrekking tot de door indiener aangedragen punten kunnen wij het volgende aangeven: • Bodemverontreiniging: tijdens de uitvoering worden maatregelen getroffen waardoor verplaatsing van de verontreiniging niet aan

	leiden dat een MER had moeten worden opgesteld: • Op het beoogde tracé is de bodem verontreinigd. Door werkzaamheden wordt verontreiniging verplaatst. Dat geldt ook voor waterbodem, waardoor verontreiniging in oppervlaktewater kan komen. Dit is een belangrijk nadelig gevolg dat het maken van een MER rechtvaardigt. Daarmee zouden namelijk ook alternatieven worden onderzocht, waarin die verontreiniging (en de verplaatsing daarvan) wellicht niet of minder aan de orde is. • Voor landschap en natuur staat in de aanmeldnotitie dat het plangebied buiten de Zilvergroene natuurzone, Bronsgroene landschapszone en NNN valt. Volgens de aanmeldnotitie hanteert de provincie geen externe werking. OM die reden is dit onderdeel in de aanmeldnotitie niet getoetst. Dat de provincie in het kader van besluitvorming niet toetst, betekent echter niet dat de gevolgen op deze zones in het kader van een m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Ook dergelijke effecten zijn van belang voor de vraag of een MER moet worden gemaakt. • Er zijn diverse grondgebonden diersoorten in het plangebied en de omgeving aangetroffen. Dat er op basis van de Wnb vrijstellingen zouden gelden voor het vernietigen van verblijfplaatsen, betekent (los van de vraag of dat juist is) niet dat deze negatieve effecten bij de m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Dat geldt ook voor de vernietiging van vaste rus- en verblijfplaatsen van amfibieën. • Verder zijn nesten van eenden, merels en eksters waargenomen. De effecten daarop zijn volgend de aanmeldnotitie niet op voorhand uit te sluiten. Ook dat pleit voor de conclusie dat een MER moet worden opgesteld. • Ook het kappen van 62 bomen en 1.462 m^2 houtwal pleit voor de conclusie dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Te neer	de orde is. • Op grond van het provinciale beleid "Beleidsregel natuurcompensatie 2018" worden uitsluitend de effecten van activiteiten die plaats vinden in de goudgroene, bronsgroene en zilvergroene natuur- en landschapzones beoordeeld op de effecten. De activiteiten zullen buiten deze zones plaatsvinden en de provincie heeft geoordeeld dat er daarom geen significant nadelige effecten op deze zones te verwachten zijn. Dit betekent dat het specifieke beleid voor de natuur- en landschapszones zoals vastgelegd in de Provinciale Omgevingsverordening en in de Beleidsregel Natuurcompensatie hier niet van toepassing is omdat de activiteiten buiten deze zones plaatsvinden. Vandaar dat het waterschap heeft geconcludeerd dat de voorgenomen dijkverbeteringsactiviteiten niet leiden tot nadelige gevolgen voor de bovengenoemde natuur- en landschapszones. In het uitgevoerde natuuronderzoek dat in de m.e.r. aanmeldingsnotitie is beschreven zijn overigens wel degelijk de mogelijke nadelige gevolgen in de gehele omgeving in beeld gebracht, waaronder ook de natuur- en landschapszones. Het is dus niet zo dat alle nadelige gevolgen in de natuur- en landschapszones bij voorbaat zijn uitgesloten in het uitgevoerde onderzoek. • Voor de in het plangebied aanwezige flora en fauna gelden de beschermingskaders en verbodsbepalingen op grond van de Wet natuurbescherming. Voor werkzaamheden van het project Roermond Alexanderhaven is geen ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming nodig omdat geen verbodsbepalingen overtreden worden. Eventuele nadelige gevolgen worden zoveel mogelijk gemitigeerd. De dijkverbeteringswerkzaamheden worden door de aannemer bovendien altijd uitgevoerd overeenkomstig de gedragscode voor waterschappen en de zorgplicht. Uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van grondgebonden dieren voorkomen. Voor mogelijk aanwezige soorten geldt een vrijstelling (al dan niet in een deel van het jaar) voor het weghalen van verblijfplaatsen op grond van de Beleidsregels ten behoeve van de passieve soortenbescherming onder

	nu herplanting ter plaatse in het plan zoals dat voorligt niet mogelijk is. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning op het terrein van BESIX is niet beoordeeld. De gevolgen voor de bewoners van het buitendijks laten van deze woning zijn niet beoordeeld (zie artikel 7.1 lid 6 sub a Wet milieubeheer: “de bevolking en de menselijke gezondheid”). Het buitendijks laten van deze woning is ook een aanwijzing dat er belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het milieu. Een overstroming heeft evident belangrijke nadelige gevolgen voor de bewoners en daardoor de menselijke (mentale) gezondheid. Ook is de woning bij sluiting van de coupures niet meer bereikbaar.	de Wet natuurbescherming in Limburg. Verder is uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn. Gezien de overwegend bebouwde omgeving is de kans overigens erg klein dat soorten met een jaarrond beschermd nest zich vestigen. Overige mogelijk aanwezige nesten zijn beschermd als deze in gebruik zijn en voor zolang de jongen afhankelijk zijn van het nest. Daarna mogen deze nesten verwijderd worden. In gebruik zijnde nesten mogen niet verstoord worden. Wezenlijke verstoring wordt voorkomen met mitigerende maatregelen, zoals het niet verrichten van verstorende werkzaamheden in het broedseizoen. Voor de mogelijk voorkomende amfibieën kan worden volstaan met algemene mitigerende maatregelen (zorgplicht en gedragscode). De werkzaamheden vinden plaats op een industrieterrein tussen havenbedrijven waardoor de kans op voorkomen van (beschermde) flora en fauna klein is. De werkzaamheden, die worden uitgevoerd onder ecologische begeleiding, leiden gelet op het vorenstaande zeker niet tot overtreding van de verbodsbepalingen zoals opgenomen in de Wet natuurbescherming en kunnen daarom zonder ontheffing uitgevoerd worden. • Voor het kappen van bomen en houtwal heeft een effectbeoordeling natuur plaatsgevonden. Hierin is geconcludeerd dat het hier om bomen gaat die vanwege omvang of soort geen grote natuurwaarden hebben. De te kappen bomen hebben ook geen essentiële functie met betrekking tot beschermde soorten als vleermuizen, zodat belangrijke nadelige effecten niet aan de orde zijn. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning is geen wijziging van de bestaande situatie en hoeft daarom niet nader onderzocht te worden.
21	Daarnaast zijn de gevolgen van het buitendijks laten van een groot deel van het bedrijventerrein in de Willem-Alexanderhaven ten onrechte niet beoordeeld. Overstroming van het bedrijventerrein kwalificeert als een ramp in de zin van de m.e.r.-regelgeving. De materiële goederen op het bedrijventerrein moeten dan ook bij de	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. De bedrijven blijven zelf verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen om schade door wateroverlast te voorkomen / te beperken.

	m.e.r.-beoordeling worden betrokken (artikel 7.1 lid 6 sub d Wet milieubeheer). Daarnaast kan overstroming van het bedrijventerrein leiden tot vervuiling van het milieu doordat (gevaarlijke) stoffen die in de fabriek worden gebruikt bij een overstroming in het water terecht komen. Via het water kunnen stroomafwaarts land en biodiversiteit worden aangetast.	
22	Voor het projectplan had een passende beoordeling moeten worden gemaakt. En bij een passende beoordeling dient voor het projectplan tevens een MER te worden opgesteld.	In welke gevallen het maken van een passende beoordeling voor plannen verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en), is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). In dit artikel 2.8, eerste lid jo. artikel 2.7 eerste lid Wnb is aangegeven dat een passende beoordeling moet worden gemaakt wanneer het projectplan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000 gebied. De dijkverbetering zoals opgenomen in het projectplan Waterwet heeft, zoals ook is toegelicht op pagina 36 tot en met 38 van de m.e.r.-aanmeldnotitie, geen significant nadelige gevolgen voor een Natura 2000 gebied. Een passende beoordeling is daarom niet nodig.
23	De ter inzage gelegde stukken hebben betrekking op het voorkeursalternatief dat in 2019 door het bestuur van het waterschap is vastgesteld. De “buitendijkse” bedrijven op het industrieterrein Willem-Alexanderhaven – waaronder indiener – zijn al verschillende jaren in gesprek met het Waterschap om te komen tot een projectplan waarbij alle bedrijven op Willem-Alexanderhaven binnendijks worden gesitueerd. In november 2021 hebben de “buitendijkse” bedrijven afspraken gemaakt met de gemeente, de provincie en het waterschap. Onderdeel van deze afspraken is een intentieovereenkomst tussen de werkgroep hoogwaterbescherming van de BIZ Willem-Alexander, de gemeente Roermond, de provincie Limburg en het Waterschap Limburg met als doel het realiseren van een integraal plan met hoogwaterbescherming voor de gehele Willem-Alexanderhaven (verder: integraal plan). Deze intentie heeft ertoe geleid dat de provincie Limburg op 19 januari 2022 een aanvraag heeft ingediend voor een CEF-subsidie voor het uitwerken van het integraal plan. Indiener betreurt dan ook dat, ondanks deze intentieovereenkomst	Zie voor de beantwoording ook de toelichting in hoofdstuk 2, onder het onderdeel meekoppelkans en variantenafweging. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief. Zolang deze duidelijkheid niet is verkregen is het voor het Waterschap van belang dat zij de lopende projectprocedure voor het VKA voortzet. Dit is niet enkel in het belang van het verkrijgen van een onherroepelijk projectplan waarmee de mogelijkheid tot realisatie van de wettelijke opgave voor de dijkversterking wordt verzekerd, maar is ook van belang voor het verkrijgen van de benodigde financiële middelen vanuit het HWBP voor realisatie. Bij het tijdig alsnog verkrijgen van duidelijkheid over extra maatregelen en de daarbij te verkrijgen overeenstemming over de diverse uitgangspunten, en waarbij ook voor deze extra maatregelen een zorgvuldige projectprocedure is doorlopen, kan een deel van het VKA-tracé komen te vervallen ten gunste van een daarvoor in de plaats te komen tracé voor aanvullende bescherming, in casu het integrale plan.

	en het indienen van een aanvraag voor een CEF-subsidie, de ontwerp-besluiten voor het VKA ter inzage zijn gelegd door de provincie Limburg, waarmee de eerste stappen zijn gezet in de planologische besluitvorming voor een plan dat afwijkt van het integraal plan.	
24	Met het buitendijks situeren van het terrein van Kalle en Bakker neemt de gemeente Roermond afstand van het cruciale punt waarvan bij de verhuizing van indiener van het binnendijkse Jazz-City terrein naar de landtong was uitgegaan; namelijk dat na realisatie van de hoogwaterbescherming het terrein op de landtong binnendijks komt te liggen. Overeenkomstig de toen geldende normen was de landtong ten tijde van de verhuizing van indiener beschermd tegen hoogwater omdat deze hoog genoeg was. Door de veranderende normering is de landtong nu niet meer beschermd tegen hoogwater. Daarbij komt dat het ontwerp-projectplan de landtong buitendijks situeert waardoor de oorspronkelijke bescherming van indiener tegen hoogwater (zowel voor 1997 op het Jazz City-terrein als na 1997 op de landtong) wordt veranderd naar een onbeschermde buitendijkse situering. indiener kan hier absoluut niet mee akkoord gaan. Indiener kan zich niet vinden in de afweging die ten grondslag ligt aan de keuze van het voorkeursalternatief (verder VKA). Door de keuze van het VKA worden de gronden van Kalle en Bakker en de enige toegangsweg tot het bedrijf niet beschermd tegen hoogwater.	Het terrein van Kalle en Bakker is in de huidige situatie reeds buitendijks gelegen. Het waterschap heeft geen betrokkenheid gehad bij de besluitvorming om Kalle en Bakker te verhuizen naar deze huidige buitendijks gelegen locatie. Het is onjuist dat door veranderende normen de landtong destijds was beschermd tegen hoogwater. De toename van de kans op een overstroming is gelegen in de veranderende klimatologische omstandigheden waarmee wij worden geconfronteerd. Voor de vaststelling van het VKA heeft een zorgvuldige afweging plaats gevonden. Het projectplan verandert niets aan de buitendijkse ligging van de landtong en zorgt daarmee niet voor een verslechtering van de vigerende situatie.
25	In het VKA worden de terreinen van indiener en het gedeelte van de Mijnheerkensweg vanaf Jos Menten buitendijks gesitueerd. Daardoor zijn de terreinen van indiener niet bereikbaar bij (dreigend) hoogwater. De ervaring van de hoogwaterstanden in de zomer van 2021 hebben geleerd dat de buitendijkse bedrijven snel ontruimd worden vanwege dreigende hoogwaterstanden; ruim voordat het peil van NAP + 20.70 m wordt bereikt. De noodzaak om te ontruimen, alsook het niet-bereikbaar zijn van indiener wegens hoogwater op het	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen, dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.

	buitendijkse deel van de Mijnheerkensweg zijn funest voor de bedrijfsvoering van indiener en haar partners; zowel voor de betonproductie als voor de op- en overslagactiviteiten van bulk- stukgoederen en containers. Verplichte ontruiming en/of niet-bereikbaar zijn van Kalle en Bakker en haar partners zal in te toekomst alleen maar toenemen. Daardoor moet Kalle en Bakker en haar partners alsmaar vaker haar bedrijfsactiviteiten staken.	
26	In de afweging van de meekoppelkansen (hoofdstuk 3 van de effectennota) is onterecht geen rekening gehouden met het versterken van de havenfaciliteiten in combinatie met de versterking van de dijken in het kader van het HWBP. In par. 5.1.2 van de effectnota is onterecht gesteld dat bij het VKA geen meekoppelkansen zijn.	In de nota VKA met bijbehorende effectennota zijn verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan door de bedrijven aangedragen alternatieven rondom de landtong, hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet verplicht was. Ten tijde van het vaststellen van de nota VKA met bijbehorende effectnota was er geen sprake van zicht op concrete meekoppelkansen en zekerheid over de daarbij behorende aanvullende afspraken.
27	Ter plaatse van de terreinen van indiener is een unieke meekoppelkans niet beschouwd waarbij het realiseren van de primaire waterkering langs de waterlijn kan worden gecombineerd met de realisatie van een laad- en loskade voor het ROC. Dit als onderdeel van het integraal plan, waarvoor de provincie Limburg een CEF-subsidie heeft aangevraagd. Het leggen van de primaire waterkering langs de waterlijn heeft het bijkomende voordeel dat de terreinen van indiener en de Mijnheerkensweg binnendijks worden gesitueerd; dus als geheel beschermd zijn tegen hoogwater. indiener betreurt dat deze meekoppelkans niet is meegenomen in de uitwerking van het plan, temeer daar: • het Waterschap Limburg als partner in de samenwerkingsovereenkomst mede initiatiefnemer is voor het aanvragen van een CEF-subsidie om deze meekoppelkans onderdeel te laten uitmaken van het projectplan. • Kalle en Bakker vanuit haar continu streven naar verdere verduurzaming van goederenstromen extra vrachtverkeer van de weg wil halen	Uw opmerking wordt ter kennisneming aangenomen. De facto komen aanvullende wensen (meekoppelkansen) voor rekening van de wensende partij. Dit staat ook nader toegelicht in hoofdstuk 2. Het doet hierbij niet ter zake of de wensende partij hierbij een beroep doet op externe geldstromen zoals een CEF subsidie. De intentieovereenkomst heeft tot doel om met elkaar te onderzoeken of aanvullende beschermingsmaatregelen mogelijk zijn, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om het VKA-tracé te koppelen met het alternatieve tracé. Dit betreft een inspanning van de betrokken partijen om, zonder het geven van garanties, met elkaar de mogelijkheden voor een integraal tracé nader te onderzoeken. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het integraal tracé. Het is daarvoor wel noodzakelijk dat ook voor het

	ten gunste van transport over het water. Indiener heeft de expertise en een groot netwerk om de modal shift van weg naar water verder te realiseren. Enig obstakel op dit moment is de laad- en losvoorzieningen in de Roermondse haven en de bedrijfszekerheid bij hoogwaterstanden.	gewenste alternatief een projectplan Waterwet wordt opgesteld. Zolang deze duidelijkheid niet is verkregen zal het waterschap de procedure voor het Projectplan (VKA) doorzetten met als doel een onherroepelijk Projectplan te verkrijgen waarmee de mogelijkheid tot dijkversterking van het VKA is verzekerd. Op het moment dat ook duidelijkheid wordt verkregen over de haalbaarheid en zekerheid van het alternatieve plan, kan het waterschap alsnog besluiten om voor realisatie van het gewenste integrale tracé de uitvoering van beide Projectplannen te combineren, mits het HWBP als subsidieverlener, hiermee instemt.
28	Bij het bepalen van de investeringskosten voor het VKA (€ 8 mio +/- 30%) zijn niet de (maatschappelijke) kosten betrokken voor de investering in de bescherming tegen hoogwater op het terrein van de 'buitendijkse' bedrijven en de verliezen als gevolg van hoogwater op het niet-beschermde terrein van de buitendijkse bedrijven. In tegenstelling tot de uitgangspunten van de alternatievenafweging, waarbij voor het VKA is uitgegaan van een ophoging van de waterkering van (voorkeurs)alternatief 1A, 2A en 3A tot NAP + 23.1 m, heeft het ontwerp-projectplan betrekking op de ophoging van de waterkering tot slechts NAP + 22.3 tot 22.5 m. Indiener stelt zich op het standpunt dat alleen al om die reden de keuze van het VKA heroverwogen moet worden. In deze heroverweging dienen dan ook de extra investeringskosten van het VKA (zie zienswijzepunt 29) en de investeringskosten in de maatregelen die binnen de 'buitendijkse' inrichtingen getroffen moeten worden (zie zienswijzepunt 30) alsook de beheerskosten van de coupures te worden betrokken.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het VKA is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Het is voor de alternatievenafweging niet relevant dat het waterschap kosten in beschouwing zou moeten nemen van eventueel te treffen maatregelen of investeringen van buitendijks gelegen bedrijven waarvoor deze bedrijven privaatrechtelijk zelf verantwoordelijk zijn.
29	Indiener is van oordeel dat de investeringskosten van VKA zijn onderschat. Diverse bedrijven, m.n. BESIX en Jos Menten hebben in hun zienswijze toegelicht op welke manier de aanleg van de keerwand tot meerkosten leidt.	Bij de besluitvorming over het voorkeurs alternatief is een VKA-raming opgesteld. Tijdens de planvormingsfase is het ontwerp vervolgens verder in detail uitgewerkt en is meer concreet inzicht ontstaan in de voorgenomen werkwijze en mogelijkheden voor realisatie. Naar aanleiding hiervan heeft een actualisatie plaats gevonden. De projectraming wordt altijd geactualiseerd

		tussen verkenning en planstudie. Dat kan bijvoorbeeld zijn vanwege ingediende zienswijzen, aanvullende inzichten t.a.v. het ontwerp of de ontwikkeling in prijzen voor grondstoffen. Door de actualisatie blijft er een juist inzicht bestaan in de benodigde projectkosten voor realisatie.
30	Vanwege de buitendijkse situering van indiener, treedt schade op bij hoogwater vanwege gedwongen stilstand en moet indiener extra investeringen doen om maatregelen te treffen om de cruciale onderdelen van het bedrijf te vrijwaren van schade door overstromingen. Kosten vanwege niet-bereikbaar zijn/ productieverlies bij hoogwaterstanden worden op € 15.000 /dag geschat (100 vrachtwagens a € 75/uur met 2 uur omrijden van/naar andere locaties). Kosten om cruciale onderdelen van het bedrijf op grotere hoogte te plaatsen om de bedrijfszekerheid bij hoogwater meer te garanderen, worden op € 20 tot 30.000 per hoogwatersituatie geschat. Kosten van onderdelen, machines en installaties, die niet te verplaatsen zijn en onder water lopen, worden op € 200 tot 400.000 geschat. De gevolgschade doordat de onderdelen, machines en installaties onder water hebben gestaan, is zeer hoog. De betoncentrale zal waarschijnlijk failliet gaan of permanent gesloten worden, omdat er langere tijd geen productie meer mogelijk is door de hoogwaterschade.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
31	Daarenboven wordt door de keuze van het VKA het ontwikkelpotentieel van het terrein van indiener behoorlijk gehypothekeerd: het terrein wordt interessant voor investering omdat het niet beschermd is tegen hoogwater en nieuwe ontwikkelingen vragen extra investeringen om deze te beschermen tegen hoogwater. Om de modal shift van weg naar water verder te realiseren moeten op- en overslagvoorzieningen gebouwd worden die droog en bereikbaar blijven bij hoogwater. Omdat het terrein van indiener en de toegangsweg tot het bedrijf onbeschermd zijn tegen hoogwater, kan het droog en bereikbaar blijven van de opslagvoorzieningen niet gegarandeerd	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor

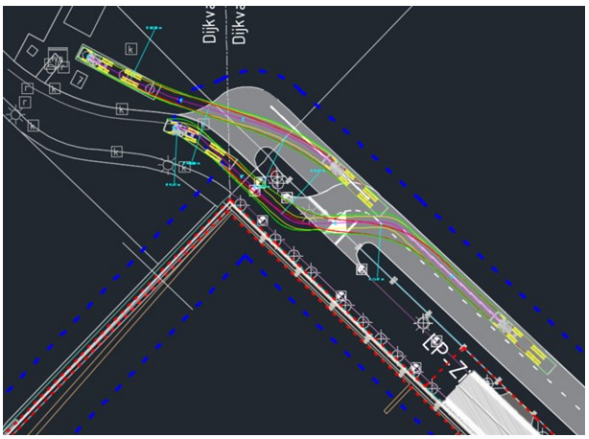
	worden. Het ontwikkelpotentieel van geheel het bedrijf van indiener wordt daardoor gehypothekeerd. De waarde van de gronden worden lager en vele schades zullen ontstaan.	schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
32	Als alternatief op het huidig gekozen VKA-ontwerp geeft indiener de voorkeur om de waterkering rondom haar bedrijventerrein aan te leggen zodat haar terrein binnendijks komt te liggen. De variant van indiener bestaat uit een constructieve verbetering van de bestaande damwanden van de loskade die al een hoogte van NAP + 22.00 m heeft (zijde Lisbonnehaven), in combinatie met een aanvullende damwandconstructie op de kop van de landtong en aan de zijde van de Mijnheerkenshaven. In figuur 3 is de (indicatieve) locatie van deze waterkering ingetekend. Dit is tevens de variant welke door de stichting BIZ naar voor wordt geschoven (verder genoemd: integraal plan) en waarvoor een CEF-subsidie voor het uitwerken van het integraal plan is aangevraagd op 19 januari 2022.  Dit integraal plan heeft daarenboven de volgende voordelen: • De Mijnheerkensweg, de enige ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein Willem-Alexander-haven bevindt zich binnendijks waardoor de 24/7 bereikbaarheid voor indiener en al de bedrijven op het bedrijventerrein en voor hulpdiensten (politie/ambulance/ brandweer) is gegarandeerd; ook bij hoogwater. • Voor het huidig ontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-plan van het Waterschap Limburg (VKA), dienen diverse bomen (15 stuks) gekapt te worden. Het kappen van deze bomen is niet nodig indien het	Het waterschap heeft ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp projectplan VKA nog geen zekerheid verkregen over de benodigde co-financiering, inzage gekregen in een door de bedrijven volledig correct opgestelde begroting of overeenstemming bereikt over de (technische) uitgangspunten voor een alternatief tracé, waarbij rekening wordt gehouden met alle eisen zoals deze worden gesteld aan het bouwen van een primaire waterkering. Het is daarom niet mogelijk gebleken reeds nu een correcte vergelijking te maken tussen de voor- en nadelen van het VKA en de door bedrijven aangedragen variant (integraal plan). Het waterschap heeft er daarom voor gekozen, bezien vanuit haar wettelijke taak en de urgentie van de beschermingsopgave, het VKA in procedure te brengen. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.

	alle bedrijven binnendijks komen te liggen (zie onderstaande figuur).  • De investering voor het realiseren van de waterkering cf. het ontwerp-plan van de Waterschap is bij verwerving van de aangevraagde subsidiegelden gelijkwaardig aan het realiseren van het integraal plan. Kortheidshalve wordt verwezen naar de zienswijze van de BIZ. • De nieuwe waterkering omheen het bedrijventerrein Willem-Alexander kan gerealiseerd worden terwijl de oude waterkering intact blijft en er dus geen risico's ontstaan van overstroming tijdens de realisatiefase. Daarenboven worden de aanlegwerkzaamheden niet belemmerd door de beperkingen in het stormseizoen, dat loopt van 1 oktober tot en met 15 april (zie www.rijkswaterstaat.nl). • In het alternatief integraal plan dienen geen coupures gerealiseerd te worden en dus ook niet beheerd te worden. Op dit punt komt het alternatief integraal plan tegemoet aan het beleidsuitgangspunten van het Waterschap Limburg zoals dat is vastgelegd in Beheersplan Waterkeringen 2017-2022: "*Het waterschap streeft naar een beheergebied waarin zo min mogelijk coupures voorkomen. Op basis van ons streefbeeld gaat het waterschap in haar verbeteringsprogramma de huidige lengte aan demontabele waterkeringen en coupures daar waar mogelijk reduceren en vervangen*". • Door de industriegronden binnendijks te brengen, wordt voorkomen dat de waarde van de industriegronden aanzienlijk daalt. • Door het integraal plan ondervindt de omgeving geen last van de	

	werkzaamheden daar alle werkzaamheden vanaf het water uitgevoerd kunnen worden (geen tijdelijke wegomleidingen/-afzettingen, aanvoer materieel/materieel over de weg, …). Hierdoor kan de continuïteit van de bedrijven gewaarborgd blijven tijdens de realisatiefase. • Er dient geen/minimale afstemming te gebeuren met de diverse nutsbedrijven voor het omleggen van kabels & leidingen of aanpassingen aan de transformatoren. • De uitvoeringsnelheid van de hoogwaterkering volgens het alternatief integraal plan ligt hoger dan deze van de VKA-variant, waardoor er voor het integraal plan een korte doorlooptijd nodig is voor de realisatie van de nieuwe waterkering. Voor het uitvoeren van de VKA-variant mogen immers geen grote stukken van de huidige waterkering gesloopt worden in verband met mogelijk hoogwater in de zomer (zie zomer 2021), waardoor heel gefaseerd de werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Voor hoogwaterkering langs de waterzijde kan de uitvoering in 1 fase uitgevoerd worden zonder risico van het tijdens realisatie doorbreken van de huidige (nog in functie zijnde) waterkering. Volgens de BIZ bedraagt de uitvoeringsperiode van de volledige VKA variant 2 kalenderjaren vanwege het geldende stormseizoen (2x 15-maart t/m 15 oktober), terwijl de uitvoeringsperiode voor het integraal plan uitgevoerd kan worden in 1 kalenderjaar.	
33	De bereikbaarheid en bedrijfszekerheid van indiener en haar partners cruciaal is voor zijn bedrijfsvoering. Omdat het terrein van indiener en het deel van de Mijnheerkensweg vanaf Jos Menten in de gebruiksfase buitendijks komen te liggen in het VKA en daardoor onbeschermd zijn tegen hoogwater, zijn indiener en haar partners niet bereikbaar bij hoogwater en moeten alle activiteiten op het terrein gestaakt worden. Indiener verzoekt dan ook om het projectplan	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen dan wel de bereikbaarheid van buitendijks gelegen bedrijven hoogwatervrij te maken. Overigens ligt het bedrijf van indiener reeds in de huidige situatie buitendijks. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.

	zodanig aan te passen dat de bereikbaarheid en bedrijfszekerheid van het bedrijf gegarandeerd blijft tijdens hoogwater.	
34	De Mijnheerkensweg kent na realisatie van het projectplan vele hoogteverschillen: ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising met de Schipperwal is de Mijnheerkensweg verdiept gelegen en 350 m verder, ter plaatse van het zuidelijk terrein van indiener, wordt de Mijnheerkensweg verhoogd gelegd vanwege de waterkering. Ter plaatse van de verhoging is dan ook nog eens een gelijkvloers kruising gesitueerd en bevinden zich op minder dan 100 m drie in- en uitritten tot bedrijfsterreinen. Dit leidt tot verkeersonveilig situatie voor alle verkeer op de Mijnheerkensweg.	Zie voor de beantwoording de toelichting bij punt 15.
35	Voor de dijkverbetering in dijkvak 8 wordt de blokkenmuur op de grens tussen Jos Menten en Kalle en Bakker in de realisatiefase tijdelijk verschoven zodat de kering op de huidige locatie op de grens gerealiseerd kan worden. Na realisatie wordt de tijdelijke blokkenmuur teruggeschoven naar de huidige locatie. Indiener wenst niet mee te werken aan de realisatie van een dijkverbetering waarbij haar eigen terrein buitendijks komt te liggen.	Het waterschap neemt uw zienswijze ter kennisneming aan. Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het nu ter inzage gelegde ontwerp projectplan ziet toe op de noodzakelijke versterking van de aanwezige primaire waterkering om deze te laten voldoen aan de van toepassing zijnde veiligheidsnorm.
36	Tijdens de realisatie van de verhoging van de Mijnheerkensweg wordt het doorgaande gedeelte van de Mijnheerkensweg tijdelijk verlegd naar de N280 en wordt over de terreinen van SIF, Smurfit Kappa en indiener een tijdelijke by-pass aangelegd om de terreinen van indiener en van Jos Menten te ontsluiten. Indiener is van mening dat het ontwerp van deze tijdelijke wegen alleen al voor het reguliere verkeer tot congestie gaat leiden. Extra bouwverkeer en plaatsvindende bouwwerkzaamheden zullen de te verwachten congestie nog verergeren. Indiener verzoekt dan ook om het ontwerp van de tijdelijke verlegging van de Mijnheerkensweg ter herzien zodat een veilige verkeerssituatie wordt gecreëerd die niet leidt tot	Het wegvak Mijnheerkensweg in Roermond is gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een bijbehorend snelheidsregime van 50 km/u. De functie van de weg is onder andere het faciliteren van de bereikbaarheid en ontsluiting van de naast gelegen percelen, die deel uitmaken van bedrijventerrein Willem Alexanderhaven. Zowel in de definitieve als tijdelijke situatie voldoet de weg aan de inrichtingskenmerken die worden gesteld vanuit de Duurzaam Veilige inrichting conform de normen van CROW. Daarmee wordt een veilige verkeersafhandeling en vlotte doorstroming gefaciliteerd en ligt een toename van verstoring van doorstroming of congestie niet voor de hand. Hieronder volgt een nadere toelichting op een aantal relevante aspecten:

	congestie en tot vertraging in het logistiek proces van indiener en zijn partners.	• Zowel in de huidige, tijdelijke als nieuwe situatie zijn erfaansluitingen en een kruispunt aanwezig, Deze beïnvloeden de capaciteit doordat dit verstoring geeft in de doorstroming. Toch levert dit, gezien de beperkte intensiteit (van zowel doorgaand als afslaand verkeer), geen problemen op in de doorstroming. Het incidenteel moeten wachten op een afslaande vrachtwagen hoort daarbij, ook op een bedrijventerrein. Dit zal soms plaatsvinden maar niet leiden tot congestie. • De rijstrookbreedten die zijn toegepast in de bypass hebben in breedte exact dezelfde afmeting als in de huidige situatie (rijstrookbreedte van 3,50 meter). Hiermee vindt geen beperking plaats voor de veiligheid / doorstroming. • De bermen bij de bypass zullen tijdelijk komen te vervallen. Hiervoor is geen ruimte meer beschikbaar om een obstakelvrije berm toe te passen. Bij de huidige vormgeving zal dit betekenen dat ten tijde van het gebruik van de bypass de snelheid omlaag gaat naar 30 km/uur. Gezien de intensiteiten op dit stuk en de vormgeving levert dat geen problemen op in relatie tot de doorstroming. • Het ontwerp van de bypass is voor wat betreft boogstralen, hellingen, rijzicht en stopzicht gebaseerd op een ontwerpsnelheid van 50 km/u. Door het verlagen van de snelheid bij werk in uitvoering naar 30 km/u is sprake van een comfortabele en veilige verkeerssituatie welke ruimschoots voldoet aan de vigerende normen. • Bij het ontwerp van de bypass is gekozen voor een asfaltverharding, juist om het comfort en, daarmee in verband houdend, ook de doorstroming maximaal te faciliteren.
37	Voor de ontsluiting van het terrein van indiener op de by-pass zijn twee mogelijkheden voorzien. In het basisontwerp met de aansluiting van de by-pass op de Mijnheerkensweg (net buiten de poort van indiener) is onvoldoende ruimte voor vrachtwagens en vrachtwagencombinaties om de bocht te maken naar het terrein van indiener. Bij de alternatieve by-pass die eindigt óp	De dimensionering van het ontwerp van de bypasses is bepaald door gebruik te maken van rijcurvesimulaties. Bij de simulatie is uitgegaan een vrachtauto met oplegger uit het CROW-handboek waar standaard gebruik van wordt gemaakt bij de rijcurvesimulatie. Deze dimensionering komt overeen met een gangbare vrachtauto (vrachtauto met trailer). Uit de rijcurvesimulaties volgt dat beide varianten van de bypasses geschikt zijn voor in- en uitrijdend

	het terrein van Kalle en Bakker kunnen de vrachtwagens niet van en naar de weegbrug rijden. Indiener verzoekt om in het definitieve ontwerp hieraan tegemoet te komen.	vrachtverkeer zowel via de weegbrug als niet via de weegbrug. De bochtsectie van de tijdelijke ontsluiting kan daarbij door maximaal één voertuig tegelijk gebruikt worden. Zie onderstaande afbeelding.  Daarbij wordt opgemerkt dat het een referentieontwerp betreft. Dit betekent dat de realiserende marktpartij binnen de aangegeven tijdelijke werkruimte het ontwerp van de tijdelijke ontsluiting nog kan optimaliseren en kan afstemmen op de bouwfasering en de lokale situatie en gebruik. Het waterschap heeft bewust gekozen voor twee varianten van mogelijke bypasses om ongeacht de bouwfasering en het noodzakelijk ruimtebeslag, de bereikbaarheid van de landtong te allen tijde te kunnen borgen. Het waterschap is graag bereid met u in overleg te treden over mogelijke optimalisatie van de tijdelijke bereikbaarheid.
38	In het ontwerp-projectplan wordt gesteld dat: “Naarmate het detailniveau van het ontwerp gedetailleerder werd, vonden de overleggen steeds meer op individueel niveau plaats. Met bedrijven op wiens terrein werkzaamheden zijn voorzien, hebben individuele gesprekken plaatsgevonden. Tussen 2018 en 2021 hebben tientallen gesprekken plaatsgevonden.”. In het geval van indiener betreft het misschien wel 50 gesprekken vanaf 2016. Indiener moet helaas vaststellen dat met vele punten die besproken zijn tijdens de zogenaamde KES-gesprekken geen rekening is gehouden bij de vaststelling van het ontwerp-projectplan.	Wij betreuren het te vernemen dat u van mening bent dat met de besproken punten tijdens de KES-gesprekken geen rekening is gehouden bij de vaststelling van het ontwerp-projectplan. Er zijn volgens het waterschap in voldoende mate KES-gesprekken gevoerd, echter is het bij een groot en complex project als de dijkversterking Willem-Alexanderhaven helaas niet mogelijk om aan alle wensen en/of eisen tegemoet te komen.

Consequenties voor het Projectplan Waterwet		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het Projectplan Waterwet.		

Indiener OPPW 008		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Een groot deel van het bedrijventerrein en daarmee een groot aantal bedrijven in de Willem-Alexanderhaven zullen buitendijks gelegen blijven. In de voorgenomen besluitvorming is geen alternatief beschouwd waarin de percelen van indiener binnendijks worden gebracht. Dit is in strijd met de zorgplicht ingevolge de Waterwet, die immers ook toeziet op de bescherming van (economische) belangen die indiener behartigt, waarbij wordt gewezen op artikel 2.1 lid 1 Waterwet en artikel 21 van de Grondwet. Verder wordt verwezen naar een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (AbRvS) van 13 maart 2019 (ECLI:NL:RVS:2019:818) waarin het volgende wordt overwogen: “Met de regels uit de Waterwet wordt dus onder meer beoogd bescherming te bieden tegen overstromingen en wateroverlast. Deze regels strekken daarmee ook tot de bescherming van de belangen van diegenen van wie het woon- en leefklimaat mede door de bescherming tegen overstromingen en wateroverlast wordt bepaald”.	*De uitgebreide toelichting van hoofdstuk 2 dient tevens als integraal onderdeel bij de beantwoording van deze zienswijze te worden beschouwd.* De zorgplicht ingevolge de Waterwet ziet slechts toe op binnendijkse gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. De aangehaalde uitspraak heeft betrekking op een binnendijks gelegen situatie en heeft dan ook geen betekenis voor onderhavige kwestie.
2	De (economische) belangen en de bestaande rechten van indiener zijn ten onrechte niet (juist) bij de besluitvorming betrokken, althans nergens blijkt dat hiermee rekening is gehouden.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Verder is het waterschap van mening dat een zorgvuldige variantenafweging, inclusief daarbij opgestelde effectnota, heeft plaats gevonden. Deze producten waren, als onderdeel van de ter inzage legging, voor een ieder te raadplegen.
3	Ook de gevolgen voor het verkrijgen van toekomstige vergunningen door indiener zijn niet, althans niet kenbaar bij de voorgenomen besluitvorming betrokken.	Gevolgen voor eventuele toekomstige ontwikkelingen wijzigen niet naar aanleiding van het planvoornemen. Er is immers nu ook al sprake van een buitendijkse ligging van de betreffende inrichting. Dit maakt dan ook geen deel uit van de besluitvorming.
4	In het ontwerp-projectplan is opgenomen dat er individuele gesprekken zijn gevoerd met betrokken bedrijven. Daarmee wordt gesuggereerd dat indiener de	Het is bij het waterschap genoegzaam bekend dat diverse havenbedrijven zich niet kunnen vinden in het gekozen voorkeurstracé (VKA) en deze bedrijven de voorgenomen besluitvorming

	voorgenomen besluitvorming ondersteunt. Dat is echter niet het geval. Het voorgenomen besluit reflecteert op geen enkele wijze de inhoud van het overleg. In het overleg heeft indiener aangegeven dat hij binnendijks moet komen te liggen. De waterkering zou hiervoor derhalve om het terrein van indiener heen moeten worden getrokken. Daarnaast zijn er diverse onderwerpen in het projectplan geland zonder dat deze besproken zijn in de KES-gesprekken (bijvoorbeeld ruimtebeslag buitendijkse put persleiding), en zijn ook relevante zaken besproken die niet terug te vinden zijn in het projectplan (bijvoorbeeld storing trillingsgevoelige apparatuur, frequenties sluiten coupures).	niet steunen. Alhoewel wij dit betreuren is het waterschap van mening dat een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden. Het ontwerp projectplan beschrijft op hoofdlijnen de uit te voeren werkzaamheden om het bestaande tracé weer aan de wettelijke norm te laten voldoen. Daarbij wordt in redelijkheid rekening gehouden met de geïnventariseerde wensen bij de diverse stakeholders. De wens van indiener om binnendijks te worden gebracht is om reeds uiteengezette moverende redenen niet gehonoreerd. Het waterschap is en blijft graag in gesprek met indiener om een vervolg te geven aan de KES-gesprekken. Zolang er echter geen zekerheid is verkregen over het bereiken van overeenstemming voor een alternatief tracé, is het uitgangspunt voor de KES-gesprekken een versterkingsopgave conform het nu vastgestelde ontwerp projectplan (VKA-tracé).
5	Het waterschap heeft het voorstel van bedrijven om binnendijks komen te liggen in het ingepast voorkeursalternatief niet overgenomen. Het nu voorliggend ontwerp-projectplan voorziet niet in het bieden van hoogwaterbescherming voor alle in de haven gevestigde bedrijven. BESIX, Kalle & Bakker, Sif en Smurfit Kappa zullen volgens het voorliggend ingepast voorkeursalternatief alle buitendijks gelegen blijven. Ter onderbouwing van die beslissing wordt door het waterschap volstaan met de volgende overweging: “In dijkvak 1, 2 en 3 is gekozen voor vervanging op de positie van de huidige kering vanwege de beperkte ruimte en het benodigde wegprofiel.” Dit citaat kan niet als afdoende onderbouwing worden beschouwd, mede gelet op artikel 2.1 van de Waterwet, dat immers ook toeziet op de bescherming van de bedrijfsvoering en (economische) belangen van de bedrijven en indiener.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Uitgangspunt in het VKA is versterking van de waterkering op het bestaande huidige tracé. Daarbij is beschouwd of bij versterking van DV 1, 2 en 3 op de huidige locatie nog ontwerpoptimalisaties mogelijk zijn (bijv. binnendijks versterken om aanvullend ruimtebeslag op het bedrijfsterrein te voorkomen). Vanwege de beperkte ruimte en het binnendijks gelegen en te behouden wegprofiel is het binnendijks opschuiven van de kering niet mogelijk gebleken, zodat noodgedwongen is gekozen voor vervanging van de van de waterkering op de huidige positie.
6	De veronderstelde beperkte ruimte en het gebrek aan wegprofiel betreffen praktische problemen, waarvoor de bedrijven graag een oplossing willen (en ook kunnen) faciliteren. Om die reden kan dit argument niet dienen ter onderbouwing van de weigering van het verleggen van de waterkering.	Het aangehaalde argument wordt niet gebruikt ter onderbouwing van een ‘*weigering*’ om de waterkering niet te verleggen (ergo het binnendijks brengen van bedrijven). De lokaal beperkt aanwezige ruimte zorgt er enkel voor dat optimalisatie voor de ligging van de waterkering (bijv. binnendijks versterken om aanvullend ruimtebeslag op het bedrijfsterrein te

		voorkomen) niet mogelijk blijkt.
7	Indiener heeft een groot belang – gelet op de voortzetting van zijn bedrijfsactiviteiten - bij het verleggen van de waterkering om zijn bedrijfsperceel heen. Zeker omdat zijn bedrijfsactiviteiten bij hoogwater (sluiting coupures) en overstroming langdurig worden verstoord. Door de waterkering om het bedrijfsperceel heen te leggen worden deze praktische bezwaren weggenomen. Om die reden kan het door het waterschap aangevoerde argument (zie zienswijzepunt 5) niet dienen ter onderbouwing van de weigering van het verleggen van de waterkering.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Voor wat betreft het dichtzetten van coupures opereert het waterschap steeds meer peil gestuurd. Dit betekent dat coupures alleen worden gesloten indien dit echt nodig is. In de praktijk betekent dit dat de coupures alleen gesloten zullen worden bij een waterstand van ca. NAP + 20.40 meter en een stijgende trend in de prognoses voor de waterstanden waarbij een acute dreiging aanwezig is op hoogwater. Dit betekent dat korte tijd na het sluiten van de coupures ook het terrein van Besix gedeeltelijk geïnundeerd zal zijn en daarmee, net als in de huidige situatie, niet bereikbaar is en bedrijfsactiviteiten worden verstoord. Het aangehaalde argument wordt niet gebruikt ter onderbouwing van een '*weigering*' om de waterkering niet te verleggen. Daarvoor in de plaats heeft een zorgvuldige afweging van varianten plaatsgevonden, waarbij een voorkeursalternatief is gekozen. Dit voorkeursalternatief is uitgewerkt in het voorliggend ontwerp Projectplan Waterwet. Desondanks begrijpt het waterschap de wens van bedrijven voor aanvullende bescherming. In het Ontwerp projectplan hebben wij daarom toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.
8	Het voorgenomen plan is niet uitvoerbaar. De praktische uitvoerbaarheid is feitelijk en juridisch slechter dan het geval zou zijn indien het voorstel van de bedrijven wordt gevolgd, te weten het binnendijks leggen van het terrein van de bedrijven.	De keuze voor het VKA is na zorgvuldige afweging tot stand gekomen. Het Waterschap ziet niet in waarom realisatie van het VKA niet uitvoerbaar is. In uw zienswijze wordt dit argument overigens niet nader onderbouwd of toegelicht.
9	In het ontwerp-projectplan is opgenomen dat in februari 2021 de buitendijkse bedrijven afspraken met de gemeente Roermond, provincie Limburg en het Waterschap Limburg hebben gemaakt over de uitvoering van aanvullende maatregelen. Dit heeft geleid tot het	Uw opmerking wordt ter kennisneming aangenomen. Meerkosten van aanvullende wensen (meekoppelkansen) komen altijd voor rekening van de verzoekende partij. Dit staat ook nader toegelicht in hoofdstuk 2. Het doet niet ter zake of de verzoekende partij hierbij een beroep doet op externe geldstromen zoals een CEF-

	onderzoeken van een oplossing waarbij, complementair aan het uitgewerkt VKA-onderwerp, ook voor deze bedrijven perspectief bestaat op hoogwaterbescherming. Volgens het Waterschap zal deze oplossing bestaan uit aanvullende versterkingsmaatregelen voor de Willem-Alexanderhaven. Het Waterschap maakt daarbij het voorbehoud dat over de haalbaarheid hiervan nog geen zekerheid bestaat. Daarnaast merkt het Waterschap op dat de realisatie van extra versterkingsmaatregelen op initiatief en voor rekening van de deelnemende havenbedrijven moeten komen. Daarmee miskent het waterschap dat er een intentieovereenkomst is gesloten en dat de provincie Limburg een aanvraag voor een CEF subsidie zal doen.	subsidie. De intentieovereenkomst heeft tot doel om met elkaar te onderzoeken of aanvullende beschermingsmaatregelen mogelijk zijn, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om het VKA-tracé te koppelen met het alternatieve tracé. Dit betreft slechts een inspanning van de betrokken partijen om, zonder het geven van garanties, constructief met elkaar de mogelijkheden voor een integraal tracé nader te onderzoeken. Zie tevens de beantwoording bij punt 18.
10	Gelet op de hiervoor uiteengezette zorgplicht van het Waterschap ter voorkoming, en waar nodig beperking van overstromingen, kan het waterschap niet met de voorgestelde oplossing volstaan. Tijdens het hoogwater van zomer 2021 is gebleken dat bescherming tegen hoogwater in Willem-Alexanderhaven van groot belang. De bescherming van de bedrijven is niet alleen een belang van de bedrijven zelf, maar ook voor de nabijgelegen omgeving, omdat er op het bedrijventerrein met diverse schadelijke stoffen wordt gewerkt. Nu het waterschap zelf ook de risico's van klimaatverandering signaleert, en er bij het ontwerpen van de kering rekening gehouden moet worden met risico's die 100 jaar in de toekomst liggen, is het onbegrijpelijk dat het waterschap hiervoor de ogen sluit.	De zorgplicht ziet slechts toe op binnendijkse gebieden. Uw bedrijfsterrein is buitendijks gelegen, zodat de zorgplicht niet van toepassing is. Dit is verder uiteengezet in hoofdstuk 2. Alhoewel het waterschap begrijpt dat door diverse bedrijven aanvullende bescherming wordt verlangd, kan het waterschap zonder co-financiering van deze bedrijven, binnen de haar wettelijk toegewezen taak en de van toepassing zijnde subsidieregeling van het HWBP geen aanvullende bescherming bieden.
11	Daarbij komt dat het beter is om de waterkering nu meteen rondom het terrein te van de buitendijks gelegen bedrijven aan te leggen dan in de toekomst. Gelet op de prognose over klimaatverandering lijkt het namelijk realistisch dat de dijk in de toekomst verder verbeterd/verhoogd zal moeten worden. Een doelmatige besteding van publieke middelen vergt dat de dijk zo snel mogelijk op de meest geschikte plaats wordt verbeterd, zodat deze later niet alsnog hoeft te worden verplaatst.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Zie tevens de beantwoording bij punt 10.
12	Indiener meent dat ten onrechte geen	In het VKA zijn de verschillende varianten

	milieueffectrapport (MER) is gemaakt. Een MER biedt bij uitstek de gelegenheid om verschillende alternatieven te onderzoeken en bij de besluitvorming te betrekken. Nu er discussie is over de wijze waarop de waterkering moet worden verbeterd, heeft een MER dus alleen al daarom veel toegevoegde waarde. Een MER kan hier dus ook los van de vraag of er een juridische verplichting is om een MER te maken de kwaliteit van de besluitvorming mogelijk (los van alle andere argumenten) op het vereiste niveau brengen.	afgewogen. Daarbij heeft het waterschap, zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2, geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Op basis van het VKA is een m.e.r.-aanmeldingsnotitie opgesteld. Deze notitie is zorgvuldig tot stand gekomen waarbij alle relevante milieuaspecten aan bod zijn gekomen. Er hoeft uitsluitend te worden onderzocht wat de milieueffecten zijn van de aanleg/verbetering van de waterkering, zoals beschreven in het VKA en het uitgewerkte ontwerp-projectplan. Deze effecten zijn voor zover relevant voor de dijkverbetering WA-haven onderzocht. Op basis van de uitgevoerde m.e.r.-beoordeling is gebleken dat er geen belangrijke nadelige milieueffecten te verwachten zijn als gevolg van de voorgenomen activiteit. Wel zijn enkele mitigerende maatregelen opgesteld om nadelige gevolgen te voorkomen/ te beperken. Op grond hiervan is de terechte conclusie getrokken dat er geen significante nadelige gevolgen zijn en dus geen milieueffectrapport (MER) hoeft te worden opgesteld.
13	Ten onrechte is geconcludeerd dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn. In het kader van de m.e.r.-beoordeling dient uit te worden gegaan van een ruimer begrip van gevolgen voor het milieu; het gaat namelijk ook om kwetsbaarheid voor risico's op rampen en het belang van bescherming van materiële goederen. Indiener wijst aan de hand van de aanmeldnotitie op de volgende gevolgen die op zichzelf en in onderlinge samenhang bezien aantonen dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen zijn die tot de conclusie leiden dat een MER had moeten worden opgesteld: • Op het beoogde tracé is de bodem verontreinigd. Door werkzaamheden wordt verontreiniging verplaatst. Dat geldt ook voor waterbodem, waardoor verontreiniging in oppervlaktewater kan komen. Dit is een belangrijk nadelig gevolg dat het maken van een MER rechtvaardigt. Daarmee zouden namelijk ook alternatieven worden onderzocht, waarin die verontreiniging (en de verplaatsing daarvan) wellicht niet of minder aan de orde is.	In het VKA zijn de verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan het door de bedrijven aangedragen alternatief hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet hoefde. Dit alternatief is afgewogen en afgevallen. In de m.e.r.-aanmeldnotitie zijn uitsluitend de milieugevolgen in beeld gebracht van het dijkverbeteringsontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-projectplan. Met betrekking tot de door indiener aangedragen punten kunnen wij het volgende aangeven: • Bodemverontreiniging: tijdens de uitvoering worden maatregelen getroffen waardoor verplaatsing van de verontreiniging niet aan de orde is. • Op grond van het provinciale beleid "Beleidsregel natuurcompensatie 2018" worden uitsluitend de effecten van activiteiten die plaats vinden in de goudgroene, bronsgroene en zilvergroene natuur- en landschapzones beoordeeld op de effecten. De activiteiten zullen buiten deze zones plaatsvinden en de provincie heeft geoordeeld dat er daarom geen significant nadelige effecten op deze zones te verwachten zijn. Dit betekent dat het specifieke beleid voor de natuur- en

	• Voor landschap en natuur staat in de aanmeldnotitie dat het plangebied buiten de Zilvergroene natuurzone, Bronsgroene landschapszone en NNN valt. Volgens de aanmeldnotitie hanteert de provincie geen externe werking. OM die reden is dit onderdeel in de aanmeldnotitie niet getoetst. Dat de provincie in het kader van besluitvorming niet toetst, betekent echter niet dat de gevolgen op deze zones in het kader van een m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Ook dergelijke effecten zijn van belang voor de vraag of een MER moet worden gemaakt. • Er zijn diverse grondgebonden diersoorten in het plangebied en de omgeving aangetroffen. Dat er op basis van de Wnb vrijstellingen zouden gelden voor het vernietigen van verblijfplaatsen, betekent (los van de vraag of dat juist is) niet dat deze negatieve effecten bij de m.e.r.-beoordeling buiten beschouwing kunnen blijven. Dat geldt ook voor de vernietiging van vaste rus- en verblijfplaatsen van amfibieën. • Verder zijn nesten van eenden, merels en eksters waargenomen. De effecten daarop zijn volgend de aanmeldnotitie niet op voorhand uit te sluiten. Ook dat pleit voor de conclusie dat een MER moet worden opgesteld. • Ook het kappen van 62 bomen en 1.462 m^2 houtwal pleit voor de conclusie dat er belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zijn. Te neer nu herplanting ter plaatse in het plan zoals dat voorligt niet mogelijk is. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning op het terrein van BESIX is niet beoordeeld. De gevolgen voor de bewoners van het buitendijks laten van deze woning zijn niet beoordeeld (zie artikel 17.1 lid 6 sub a Wet milieubeheer: “de bevolking en de menselijke gezondheid”.) Het buitendijks laten van deze woning is ook een aanwijzing dat er belangrijke nadelige gevolgen zijn voor het milieu. Een overstroming heeft evident belangrijke nadelige gevolgen voor de bewoners en daardoor de menselijke (mentale) gezondheid. Ook is de	landschapszones zoals vastgelegd in de Provinciale Omgevingsverordening en in de Beleidsregel Natuurcompensatie hier niet van toepassing is omdat de activiteiten buiten deze zones plaatsvinden. Vandaar dat het waterschap heeft geconcludeerd dat de voorgenomen dijkverbeteringsactiviteiten niet leiden tot nadelige gevolgen voor de bovengenoemde natuur- en landschapszones. In het uitgevoerde natuuronderzoek dat in de m.e.r. aanmeldingsnotitie is beschreven zijn overigens wel degelijk de mogelijke nadelige gevolgen in de gehele omgeving in beeld gebracht, waaronder ook de natuur- en landschapszones. Het is dus niet zo dat alle nadelige gevolgen in de natuur- en landschapszones bij voorbaat zijn uitgesloten in het uitgevoerde onderzoek. • Voor de in het plangebied aanwezige flora en fauna gelden de beschermingskaders en verbodsbepalingen op grond van de Wet natuurbescherming. Voor werkzaamheden van het project Roermond Alexanderhaven is geen ontheffing op grond van de Wet natuurbescherming nodig omdat geen verbodsbepalingen overtreden worden. Eventuele nadelige gevolgen worden zoveel mogelijk gemitigeerd. De dijkverbeteringswerkzaamheden worden door de aannemer bovendien altijd uitgevoerd overeenkomstig de gedragscode voor waterschappen en de zorgplicht. Uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van grondgebonden dieren voorkomen. Voor mogelijk aanwezige soorten geldt een vrijstelling (al dan niet in een deel van het jaar) voor het weghalen van verblijfplaatsen op grond van de Beleidsregels ten behoeve van de passieve soortenbescherming onder de Wet natuurbescherming in Limburg. Verder is uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied geen jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn. Gezien de overwegend bebouwde omgeving is de kans overigens erg klein dat soorten met een jaarrond beschermd nest zich vestigen. Overige mogelijk aanwezige nesten zijn beschermd als deze in gebruik zijn en voor zolang de jongen afhankelijk zijn van het nest. Daarna mogen deze nesten verwijderd worden. In gebruik zijnde nesten mogen niet verstoord worden. Wezenlijke verstoring

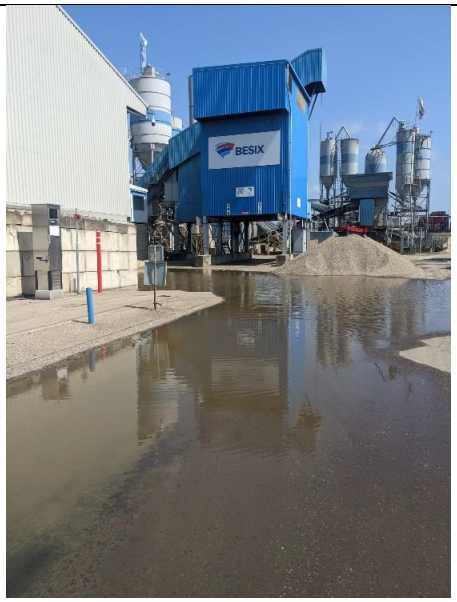
	woning bij sluiting van de coupures niet meer bereikbaar.	wordt voorkomen met mitigerende maatregelen, zoals het niet verrichten van verstorende werkzaamheden in het broedseizoen. Voor de mogelijk voorkomende amfibieën kan worden volstaan met algemene mitigerende maatregelen (zorgplicht en gedragscode). De werkzaamheden vinden plaats op een industrieterrein tussen havenbedrijven waardoor de kans op voorkomen van (beschermde) flora en fauna klein is. De werkzaamheden, die worden uitgevoerd onder ecologische begeleiding, leiden gelet op het vorenstaande zeker niet tot overtreding van de verbodsbepalingen zoals opgenomen in de Wet natuurbescherming en kunnen daarom zonder ontheffing uitgevoerd worden. • Voor het kappen van bomen en houtwal heeft een effectbeoordeling natuur plaatsgevonden. Hierin is geconcludeerd dat het hier om bomen gaat die vanwege omvang of soort geen grote natuurwaarden hebben. De te kappen bomen hebben ook geen essentiële functie met betrekking tot beschermde soorten als vleermuizen, zodat belangrijke nadelige effecten niet aan de orde zijn. • Het buitendijks laten van de bedrijfswoning is geen wijziging van de bestaande situatie en hoeft daarom niet nader onderzocht te worden.
14	Daarnaast zijn de gevolgen van het buitendijks laten van een groot deel van het bedrijventerrein in de Willem-Alexanderhaven ten onrechte niet beoordeeld. Overstroming van het bedrijventerrein kwalificeert als een ramp in de zin van de m.e.r.-regelgeving. De materiële goederen op het bedrijventerrein moeten dan ook bij de m.e.r.-beoordeling worden betrokken (artikel 7.1 lid 6 sub d Wet milieubeheer). Daarnaast kan overstroming van het bedrijventerrein leiden tot vervuiling van het milieu doordat (gevaarlijke) stoffen die in de fabriek worden gebruikt bij een overstroming in het water terecht komen. Via het water kunnen stroomafwaarts land en biodiversiteit worden aangetast. Het voorgaande geldt ook voor de andere bedrijven die buitendijks blijven. Ook de gevolgen daarvan zijn ten onrechte niet beoordeeld. Welke concrete gevolgen het	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. De bedrijven blijven zelf verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen om schade door wateroverlast te voorkomen / te beperken.

	buitendijks laten van die bedrijven – al dan niet in cumulatie met het buitendijks laten van indiener – voor het milieu kan hebben, kan indiener niet beoordelen. Wel meent indiener dat deze gevolgen in ieder geval beoordeeld hadden moeten worden. Het lijkt indiener op voorhand zonder meer aannemelijk dat overstroming van andere buitendijks gelegen bedrijven vergelijkbare nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben als de gevolgen die een overstroming voor indiener heeft.	
15	Voor het projectplan had een passende beoordeling moeten worden gemaakt. En bij een passende beoordeling dient voor het projectplan tevens een MER te worden opgesteld.	In welke gevallen het maken van een passende beoordeling voor plannen verplicht is vanwege de hierin opgenomen activiteit(en), is geregeld in de Wet natuurbescherming (Wnb). In dit artikel 2.8, eerste lid jo. artikel 2.7 eerste lid Wnb is aangegeven dat een passende beoordeling moet worden gemaakt wanneer het projectplan significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000 gebied. De dijkverbetering zoals opgenomen in het projectplan Waterwet heeft, zoals ook is toegelicht op pagina 36 tot en met 38 van de m.e.r.-aanmeldnotitie, geen significant nadelige gevolgen voor een Natura 2000 gebied. Een passende beoordeling is daarom niet nodig.
16	De ter inzage gelegde stukken hebben betrekking op het voorkeursalternatief dat in 2019 door het bestuur van het waterschap is vastgesteld. De “buitendijkse” bedrijven op het industrieterrein Willem-Alexanderhaven – waaronder indiener – zijn al verschillende jaren in gesprek met het Waterschap om te komen tot een projectplan waarbij alle bedrijven op Willem-Alexanderhaven binnendijks worden gesitueerd. In november 2021 hebben de “buitendijkse” bedrijven afspraken gemaakt met de gemeente, de provincie en het waterschap. Onderdeel van deze afspraken is een intentieovereenkomst tussen de werkgroep hoogwaterbescherming van de BIZ Willem-Alexander, de gemeente Roermond, de provincie Limburg en het Waterschap Limburg met als doel het realiseren van een integraal plan met hoogwaterbescherming voor de gehele Willem-Alexanderhaven (verder: integraal plan). Deze intentie heeft ertoe geleid dat de provincie Limburg op 19 januari 2022 een aanvraag heeft ingediend voor een CEF-subsidie voor het uitwerken van het	Zie voor de beantwoording ook de toelichting in hoofdstuk 2, onder het onderdeel meekoppelkans en variantenafweging. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief. Zolang deze duidelijkheid niet is verkregen is het voor het Waterschap van belang dat zij de lopende projectprocedure voor het VKA voortzet. Dit is niet enkel in het belang van het verkrijgen van een onherroepelijk projectplan waarmee de mogelijkheid tot realisatie van de wettelijke opgave voor de dijkversterking wordt verzekerd, maar is ook van belang voor het verkrijgen van de benodigde financiële middelen vanuit het HWBP voor realisatie. Bij het tijdig alsnog verkrijgen van duidelijkheid over extra maatregelen en de daarbij te verkrijgen overeenstemming over de diverse uitgangspunten, en waarbij ook voor deze extra maatregelen een zorgvuldige projectprocedure is doorlopen, kan een deel van het VKA-tracé

	integraal plan. Indiener betreurt dan ook dat, ondanks deze intentieovereenkomst en het indienen van een aanvraag voor een CEF-subsidie, de ontwerp-besluiten voor het VKA ter inzage zijn gelegd door de provincie Limburg, waarmee de eerste stappen zijn gezet in de planologische besluitvorming voor een plan dat afwijkt van het integraal plan.	komen te vervallen ten gunste van een daarvoor in de plaats te komen tracé voor aanvullende bescherming, in casu het integrale plan.
17	In de afweging van de meekoppelkansen (hoofdstuk 3 van de effectennota) is onterecht geen rekening gehouden met het versterken van de havenfaciliteiten in combinatie met de versterking van de dijken in het kader van het HWBP. In par. 5.1.2 van de effectnota is onterecht gesteld dat bij het VKA geen meekoppelkansen zijn.	In de nota VKA met bijbehorende effectennota zijn verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is ook aandacht besteed aan door de bedrijven aangedragen alternatieven rondom de landtong, hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet verplicht was. Ten tijde van het vaststellen van de nota VKA met bijbehorende effectnota was er geen sprake van zicht op concrete meekoppelkansen en zekerheid over de daarbij behorende aanvullende afspraken.
18	Ter plaatse van het terrein van indiener is een unieke meekoppelkans niet beschouwd, waarbij het realiseren van de primaire waterkering langs de waterlijn kan worden gecombineerd met de realisatie van een laad- en loskade voor het ROC. Dit als onderdeel van het integraal plan, met name door het realiseren van de primaire waterkering langs de waterlijn komt het terrein van indiener binnendijks te liggen waardoor het beschermingsniveau van indienere, de faciliteiten en bedrijfsvoering, in de toekomst blijvend gegarandeerd, waarbij de nu voorziene coupures niet gerealiseerd hoeven te worden. Bijkomend voordeel is dat tevens de laad- en losfaciliteiten versterkt worden voor het terrein van indiener. Indiener betreurt dat deze meekoppelkans niet is meegenomen in de uitwerking van het plan, temeer daar het Waterschap Limburg als partner in de samenwerkingsovereenkomst mede-initiatiefnemer is voor het aanvragen van een CEF-subsidie om deze meekoppelkans onderdeel te laten uitmaken van het projectplan. Overigens meent indiener dat er ook een juridische verplichting is om indiener tegen hoogwater/overstromingen te beschermen.	Uw opmerking wordt ter kennisneming aangenomen. De facto komen aanvullende wensen (meekoppelkansen) voor rekening van de wensende partij. Dit staat ook nader toegelicht in hoofdstuk 2. Het doet hierbij niet ter zake of de wensende partij hierbij een beroep doet op externe geldstromen zoals een CEF subsidie. De intentieovereenkomst heeft tot doel om met elkaar te onderzoeken of aanvullende beschermingsmaatregelen mogelijk zijn, waarbij slim gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden om het VKA-tracé te koppelen met het alternatieve tracé. Dit betreft een inspanning van de betrokken partijen om, zonder het geven van garanties, met elkaar de mogelijkheden voor een integraal tracé nader te onderzoeken. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het integraal tracé. Het is daarvoor wel noodzakelijk dat ook voor het gewenste alternatief een projectplan Waterwet wordt opgesteld. Zolang deze duidelijkheid niet is verkregen zal het waterschap

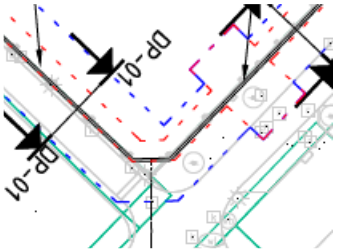
		de procedure voor het Projectplan (VKA) doorzetten met als doel een onherroepelijk Projectplan te verkrijgen waarmee de mogelijkheid tot dijkversterking van het VKA is verzekerd. Op het moment dat ook duidelijkheid wordt verkregen over de haalbaarheid en zekerheid van het alternatieve plan, kan het waterschap alsnog besluiten om voor realisatie van het gewenste integrale tracé de uitvoering van beide Projectplannen te combineren, mits het HWBP als subsidieverlener, hiermee instemt.
19	Bij het bepalen van de investeringskosten voor alternatief 1A (€ 2.3 mio +/- 30%) zijn niet de (maatschappelijke) kosten betrokken voor de investering in de bescherming tegen hoogwater op het terrein van indiener en de verliezen als gevolg van hoogwater op het niet-beschermde terrein van indiener. In tegenstelling tot de uitgangspunten van de alternatievenafweging, waarbij voor het alternatief 1A is uitgegaan van een ophoging van de keerwand tot NAP + 23.1 m, heeft het ontwerp-projectplan betrekking op de ophoging van de keerwand tot slechts NAP + 22.3 tot 22.5 m. Indiener stelt zich op het standpunt dat alleen al om die reden de keuze om indiener binnendijks dan wel buitendijks te situeren heroverwogen moet worden. In deze heroverweging dienen dan ook de extra investeringskosten van het alternatief 1A (zie verder onder zienswijzepunt 20) en de investeringskosten in de maatregelen die binnen de inrichting van indiener getroffen moeten worden (zie hiernavolgende zienwijzepunt 21) alsook de beheerskosten van de coupures te worden betrokken. Daarnaast zal bij dreigende hoogwaterkering al boven het niveau van NAP+ 20.70m (de huidige doorgangshoogte en aanleghoogte van de coupures) al sluiting van deze coupures plaats vinden en dus de totale bedrijfsvoering van indiener stil komen te liggen. Dit zal in de toekomst gezien de klimaatverandering en doorberekeningen van het Waterschap veelvuldig gaan plaats vinden. Het hoogwaterpeil kan daarna nog 1.50m stijgen voordat de nieuwe hoogwaterkeringshoogte van NAP + 22.30/22.50m wordt bereikt. Deze kosten in	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Het VKA is op een zorgvuldige wijze tot stand gekomen. Het is voor de alternatievenafweging niet relevant dat het waterschap kosten in beschouwing zou moeten nemen van eventueel te treffen maatregelen of investeringen van buitendijks gelegen bedrijven waarvoor deze bedrijven privaatrechtelijk zelf verantwoordelijk zijn.

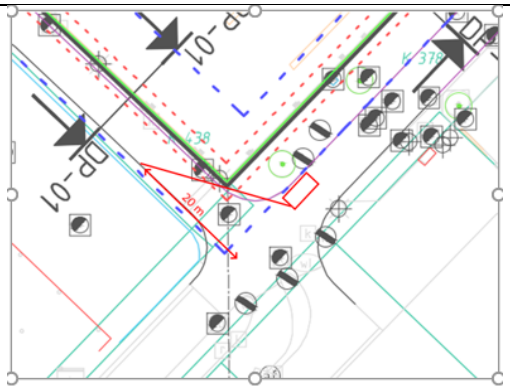
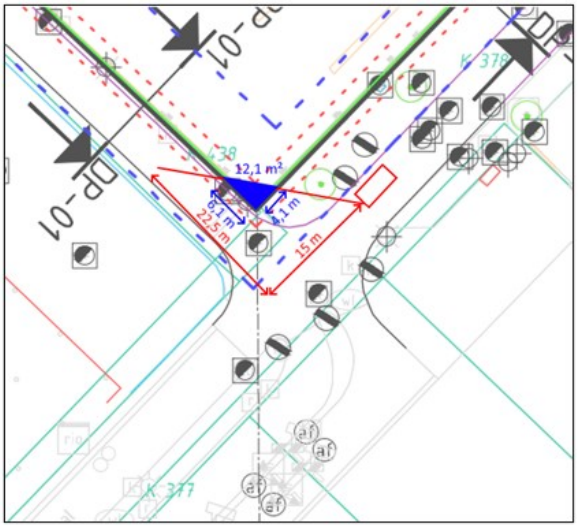
	de toekomstige bedrijfsvoering van indiener worden nu in het geheel niet meegewogen in de onderbouwing en keuze voor het VKA variant 1A.	
20	Indiener is van oordeel dat de investeringskosten van variant 1A zijn onderschat. In par. 3.2 is nader ingegaan op de nadelige gevolgen van het VKA voor de bedrijfsvoering van indiener. Om deze nadelige gevolgen te minimaliseren/op te heffen zullen aanvullende investeringskosten nodig zijn. Hierbij moet gedacht worden aan: trillingsvrije bouwmethoden, aanleg en beheer van coupures met een breedte van minimaal 9 m; gewijzigde bypass om tijdens de realisatiefase het terrein, de weegbrug toegankelijk te houden, het verhogen en verplaatsen en nieuw realiseren van de transformatorruimte (blijft buitendijks in de huidige VKA-variant) en de nieuwe aanleg en verleggingen van diverse kabels en leidingen i.v.m. plaatsing van de damwand; verplaatsing van de bestaande depots en keerwanden tijdens de realisatiefase; compensatie voor het permanent gebruik van de gronden van indiener voor aanleg van de “afvlakking” van de dijk op de grens tussen dijkvak 1 en 2 en voor de aanleg van de nieuwe buitendijkse put in het overstortriool. Deze extra investeringen worden door indiener geraamd op € 2 tot 3 mio.	Bij de besluitvorming over het voorkeurs alternatief is een VKA-raming opgesteld. Tijdens de planvormingsfase is het ontwerp vervolgens verder in detail uitgewerkt en is meer concreet inzicht ontstaan in de voorgenomen werkwijze en mogelijkheden voor realisatie. Naar aanleiding hiervan heeft een actualisatie plaats gevonden. De projectraming wordt altijd geactualiseerd tussen verkenning en planstudie. Dat kan bijvoorbeeld zijn vanwege ingediende zienswijzen, aanvullende inzichten t.a.v. het ontwerp of de ontwikkeling in prijzen voor grondstoffen. Door de actualisatie blijft er een juist inzicht bestaan in de benodigde projectkosten voor realisatie.
21	Binnen de inrichting van indiener zijn de cruciale onderdelen van het bedrijf kantoren, laboratoria, werkplaatsen, loodsen, weegbrug. asfaltcentrale, lekbakken bitumensilo’s en transformatoren) op hoogte gesitueerd zodat bij waterstanden tot NAP + 20.90 meter (= huidige peil van de waterkering) de werking van de inrichting gegarandeerd blijft. Dit is onder andere te zien op de foto (zie onderstaande figuur) van de overstroming van juli 2021, waarbij de cruciale onderdelen droog zijn blijven staan.	Zoals reeds toegelicht in hoofdstuk 2 heeft het waterschap geen wettelijke taak of zorgplicht om de reeds buitendijks gelegen bedrijven binnendijks te brengen. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om

	 Bij verhoging van de dijk tot NAP + 22.30 – 22.50 m, dienen in ieder geval ook deze cruciale onderdelen van indiener opgehoogd te worden om de schade bij hoogwaterstanden te minimaliseren en de werking van de inrichting na een hoogwaterniveau boven NAP + 20.90 meter te garanderen. In werkelijkheid verslechterd echter de huidige situatie daar de hoogte van de coupures zich op NAP + 20,70m bevinden, waardoor in de huidige VKA-variant de bedrijfsvoering van indiener reeds zal stoppen bij een hoogwaterniveau van NAP + 20,70m, of eerder indien de coupures reeds preventief worden gesloten. De investering om de bovenvermelde cruciale onderdelen te verhogen worden door indiener geraamd op € 3 à 4 mio (directe kosten, inclusief omzetderving tijdens realisatie aanpassingen). Dit is nog exclusief toekomstige omzetderving door sluiting van de coupures bij hoogwater al bij een stand van NAP+20.70 meter (of eerder) waardoor de bedrijfsvoering van indiener stil komt te liggen.	nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
22	Daar staat tegenover dat de investeringskosten van de hoogwaterkering aan de waterlijn, waarbij dat indiener binnendijks wordt gesitueerd door BESIX geraamd wordt op € 3.2 mio +/- 30% (enkel 455m1 ter plaatse van het terrein van indiener). In tegenstelling tot alternatief 1A van het ontwerp-projectplan kent een	Het waterschap heeft ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp projectplan VKA nog geen inzage gekregen in een door de bedrijven volledig correct opgestelde begroting voor een alternatief tracé, waarbij rekening wordt gehouden met alle eisen zoals deze worden gesteld aan het bouwen van een primaire waterkering. Vooralsnog is er met het

	waterkering langs de waterlijn geen beheerskosten voor 2 coupures bij de in- en uitgangen van indiener en is er geen grote investeringskost om het transformatorhuis voor elektra en verdeelstation voor gas te verplaatsen. Daarenboven wordt door de keuze van het VKA het ontwikkelpotentieel van het BESIX-terrein te niet gedaan. Dit terwijl dat het integraal plan waarbij dat indiener en een aantal andere bedrijven in de Willem Alexander haven binnendijks wordt gesitueerd een ontzettende boost kan geven aan de verder verduurzaming van de logistiek in Roermond en de volledige regio Limburg en Noord-Brabant.	waterschap nog geen overeenstemming over een volwaardig alternatief. Een deel van de hier genoemde kosten, zoals bijvoorbeeld het verplaatsen van gas- en elektravoorzieningen zijn niet voor rekening van het waterschap, aangezien deze voorzieningen reeds buitendijks zijn gelegen en het waterschap geen wettelijke taak heeft om deze voorzieningen te beschermen. Het is daarom niet mogelijk reeds nu een correcte vergelijking te maken tussen de kosten van het VKA en het door bedrijven aangedragen alternatief. Het waterschap begrijpt dat het binnendijks brengen van extra bedrijven een boost kan geven aan de verdere verduurzaming van de logistiek. Uitbreiding van de scope is echter alleen mogelijk indien hiervoor aanvullende financiering wordt verkregen, en indien over alle overige voorwaarden en uitgangspunten, welke aan een primaire waterkering worden gesteld, tegemoet wordt gekomen. Deze overeenstemming was ten tijde van het in procedure brengen van het ontwerp projectplan VKA nog niet bereikt.
23	Als alternatief op het huidig gekozen VKA-ontwerp geeft indiener de voorkeur om de waterkering om zijn bedrijventerrein aan te leggen zodat zijn terrein binnendijks komt te liggen. De variant van indiener bestaat uit een damwandconstructie omheen haar bedrijventerrein met in onderstaande figuur de (indicatieve) locatie van deze damwandconstructie. Dit is tevens de variant welke door de stichting BIZ naar voor wordt geschoven (verder genoemd: integraal plan).  Dit integraal plan heeft daarenboven de volgende voordelen: • Voor het huidig ontwerp zoals opgenomen in het ontwerp-plan van het Waterschap Limburg (VKA), dienen diverse bomen (in totaal 60, waarvan	Het waterschap heeft ten tijde van de ter inzage legging van het ontwerp projectplan VKA nog geen zekerheid verkregen over de benodigde co-financiering, inzage gekregen in een door de bedrijven volledig correct opgestelde begroting of overeenstemming bereikt over de (technische) uitgangspunten voor een alternatief tracé, waarbij rekening wordt gehouden met alle eisen zoals deze worden gesteld aan het bouwen van een primaire waterkering. Het is daarom niet mogelijk gebleken reeds nu een correcte vergelijking te maken tussen de voor- en nadelen van het VKA en de door bedrijven aangedragen variant (integraal plan). Het waterschap heeft er daarom voor gekozen, bezien vanuit haar wettelijke taak en de urgentie van de beschermingsopgave, het VKA in procedure te brengen. In het Ontwerp projectplan hebben wij toegelicht dat als er tijdig alsnog duidelijkheid bestaat over de haalbaarheid en zekerheid van de realisatie van extra maatregelen, het Dagelijks Bestuur zal worden verzocht om alsnog medewerking te verlenen aan het alternatief.

	15 stuks ter plaatse van het terrein van indiener) gekapt te worden Het kappen van deze bomen is niet nodig indien het alle bedrijven binnendijks komen te liggen (zie onderstaande figuur).  • De kostprijs voor het realiseren van de waterkering cf. het ontwerpplan van de Waterschap is gelijkwaardig aan het realiseren van een damwand omheen het bedrijventerrein van indiener. • De nieuwe waterkering omheen het bedrijventerrein van indiener kan gerealiseerd worden terwijl de oude waterkering intact blijft en er dus geen risico's ontstaan van overstroming tijdens de realisatiefase. Daarenboven worden de aanlegwerkzaamheden niet belemmerd door de beperkingen in het stormseizoen, dat loopt van 1 oktober tot en met 15 april (zie www.rijkswaterstaat.nl). • Er moeten geen kosten gemaakt worden voor het ophogen van (in ieder geval) de cruciale onderdelen van indiener, noch voor het beheer van de coupures. • De waarde van de industriegronden die door dit plan binnendijks worden gesitueerd is relevant hoger dan ingeval deze buitendijks blijven liggen. Door de gronden van indiener binnendijks te brengen wordt voorkomen dat de waarde van de gronden van BESIX aanzienlijk daalt. Deze schade wordt niet geleden indien indiener binnendijks wordt gebracht. • Door het aanbrengen van de hoogwaterkering langs de waterzijde van het terrein van indiener ondervindt de omgeving geen last van de werkzaamheden daar alle werkzaamheden vanaf het water uitgevoerd kunnen worden (geen tijdelijke wegomleidingen/-afzettingen, aanvoer materieel/materieel over de weg, …). Hierdoor kan de continuïteit	

	van de bedrijven gewaarborgd blijven tijdens de realisatiefase. • Er dient geen afstemming te gebeuren met de diverse nutsbedrijven voor het omleggen van kabels & leidingen of aanpassingen aan de transformatoren. • De uitvoeringsnelheid van de hoogwaterkering langs de waterlijn omheen het terrein van indiener (waarbij indiener binnendijks komt te liggen) ligt hoger dan deze van de VKA-variant, waardoor er voor het integraal plan een korte doorlooptijd nodig is voor de realisatie van de nieuwe waterkering. Voor het uitvoeren van de VKA-variant mogen geen grote stukken van de huidige waterkering gesloopt worden in verband met mogelijk hoogwater in de zomer (zie zomer 2021), waardoor heel gefaseerd de werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Voor hoogwaterkering langs de waterzijde van indiener kan de uitvoering in 1 fase uitgevoerd worden zonder risico van het tijdens realisatie doorbreken van de huidige (nog in functie zijnde) waterkering. Volgens indiener bedraagt de uitvoeringsperiode van de volledige VKA variant 2 kalenderjaren vanwege het geldende stormseizoen (2x 15-maart t/m 15 oktober), terwijl de uitvoeringsperiode voor het integraal plan uitgevoerd kan worden in 1 kalenderjaar.	
24	Vanwege het zicht op de kruising is er in de eindsituatie voor gekozen om de hoek tussen dijkvak 1 en 2 (overgang van de weg Maashaven en de Schipperswal) af te vlakken. Zie onderstaande figuur.  Ondanks deze afvlakking blijft de kruising onveilig omdat de bestaande kering van 1.40 m boven het lokale maaiveld overeenkomstig het ontwerp-projectplan wordt opgehoogd tot 3.20 m boven het	Het kruispunt Schipperswal/Maashaven ligt op het bedrijventerrein Willem Alexander in een 30km/u-zone. Ter plaatse van het kruispunt van de Schipperswal met de Maashaven is er door de huidige waterkering reeds sprake van slecht zicht voor verkeer vanuit het noordoosten (Maashaven) op verkeer dat vanuit het noordwesten (Schipperswal) aan komt rijden en waaraan voorrang moet worden verleend. Op 5 meter voor het kruispunt is het zicht op de kruisende weg slechts 20 meter. Dit is minder dan de richtlijnen volgens het ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeervoorzieningen). Zie onderstaande figuur van de bestaande situatie.

	lokale maaiveld. De zichtlijn voor auto's én vrachtwagens op de kruisende wegen wordt geheel doorbroken, hetgeen een onveilige verkeerssituaties oplevert. De voorgestelde afvlakking maakt de kruising niet veiliger. Dit punt belangt ook en vooral indiener aan: tijdens drukke dagen van het Outlet-Centre maakt het verkeer van en naar indiener gebruik van de ontsluiting via de Schipperswal en de Maashaven. Het is net op deze momenten dat de verkeersveiligheid op deze kruising van cruciaal belang is, zeker gezien de Maashaven veelvuldig als fietsroute wordt gebruikt. Bovendien heeft deze afvlakking voor gevolg dat de kering op het terrein van indiener moet worden gesitueerd (waarvoor civielrechtelijke toestemming van Besix vereist is) en de opslagvoorziening voor materialen op het terrein van indiener wordt beperkt	 In het ontwerp is een afweging gemaakt tussen het verbeteren van zichtlijnen en het treffen van verkeersmaatregelen door middel van een voorrangsregeling. Uit onze KES-gesprekken met Besix was duidelijk geworden dat er weinig draagvlak is bij Besix voor het afstaan van gronden om daarmee een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. De nieuwe waterkering wordt echter gebouwd voor 100 jaar en het waterschap ziet het als een gemiste kans als nu geen gebruik wordt gemaakt van deze gelegenheid om de zichtlijnen op het kruispunt significant te verbeteren ten gunste van de verkeersveiligheid. Om het ruimtebeslag op het terrein van Besix te beperken is er gekozen voor een minimale aanpassing van het tracé van de waterkering waarbij niet wordt voldaan aan de ASVV maar alsnog een significante verbetering van zichtlijnen wordt bewerkstelligd. Zie onderstaande afbeelding van het referentieontwerp. 

		Met de voorgestelde oplossing zijn ca. 12 m2 gronden van Besix gemoeid. Met deze beperkte oppervlakte kan Besix een bijdrage leveren een maatschappelijk en persoonlijk belang, te weten verkeersveiligheid. Graag gaat het Waterschap opnieuw in gesprek met Besix om alsnog minnelijk tot overeenstemming te komen.
25	In tegenstelling tot het gestelde in het ontwerp-projectplan vindt opslag van grondstoffen plaats nabij dijkvak 1, 2, 3, 4 én 5. De kering ter plaatse van de dijkvakken 1 en 2 wordt door indiener gebruikt als wand ter depotvorming. Ter plaatse van dijkvak 3 is een depotkeerwand geconstrueerd met betonblokken op ca.1,5m van de waterkering. Ter plaatse van dijkvak 4 zijn betonnen depotkeerwanden gebouwd tot op enkele tientallen centimeters van de bestaande waterkering en ter plaatse van het dijkvak 5 zijn depots aanwezig waarvan de teen reikt tot aan de waterkering. In het ontwerp-projectplan wordt enkel ter plaatse van dijkvak 1 en 4 een afscheidingsconstructie voorzien t.b.v. opslag nabij de waterkering. Indiener kan zich hierin niet vinden: ook ter plaatse van dijkvak 2 moet deze afscheidingsconstructie gerealiseerd worden. Daarenboven wil indiener voor het gebruik van de bestaande opslagvoorzieningen nabij de dijkvakken 3 en 5 in te toekomst geen beperkingen ervaren als gevolg van bepalingen die voortvloeien uit de diverse beschermingszones en planregels.	Reeds in de huidige situatie is in dijkvakken 1, 2, 3, 4 en 5 sprake van een primaire waterkering. Dit betekent dat de zorgplicht voor primaire waterkeringen van toepassing is en ook in de huidige situatie is het voor Besix niet toegestaan activiteiten te verrichten langs en/of tegen de waterkering welke de integriteit van waterkering kunnen beïnvloeden dan wel het beheren en inspecteren van de waterkering door het waterschap belemmeren. Normaliter hanteert het waterschap daarom beleid waarbij binnendijks en buitendijks een obstakelvrije zone van 4 meter in acht wordt genomen. Het waterschap is zich echter bewust van de specifieke situatie in een industriegebied als Willem-Alexanderhaven. Ondernemers hebben enerzijds de wens om optimaal gebruik te maken van de (beperkte) beschikbare ruimte voor onder andere opslag van goederen en materiaal. Anderzijds is het de wens van Waterschap Limburg om de kering in een optimale conditie te houden ten behoeve van hoogwaterveiligheid. Om tegemoet te komen aan deze belangen was, in afwijking van beleid, in een watervergunning op naam met rechtsvoorganger Janssen en de Jong gereguleerd dat de opslag ter plaatse van dijkvak 1 en 2 niet tegen de kering mag plaatsvinden, maar wel tegen een hulpconstructie (betonnen L-wanden) op enige afstand (ca. 1 m) van de kering. Deze vergunning (nummer 98.460, verleend op 17 augustus 1998 door onze rechtsvoorganger Waterschap Roer en Overmaas) heeft haar rechtsgeldigheid verloren omdat de rechtsopvolgers van Janssen en de Jong zich niet gemeld hebben als rechtsverkrijgende binnen de termijn van drie maanden, zoals opgenomen in artikel 5 van de vervallen vergunning van Janssen en de Jong. Indien gewenst is het de verplichting van Besix om, ter facilitering van opslag en met inachtneming van de zorgplicht, een dergelijke voorziening (hulpconstructie) op enige afstand van de waterkering aan te brengen en in stand te houden. Binnen het huidige projectplan heeft het

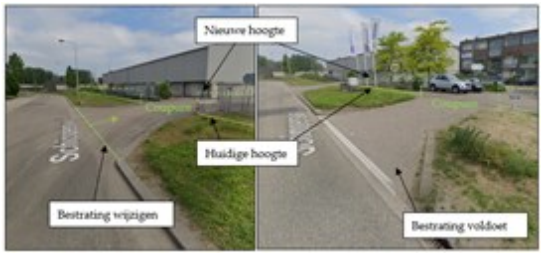
		waterschap besloten het ruimtegebruik voor bedrijven langs de waterkering verder te optimaliseren door een afschermingsconstructie direct tegen de waterkering toe te staan. Dit wordt toegepast voor dijkvak 1 en 4, aangezien hier in de huidige situatie het meest evident en structureel opslag plaatsvindt. In dijkvak 1 gebeurt dit rechtstreeks tegen de waterkering en in dijkvak 4 middels keerwanden vlak tegen de waterkering. Door toepassing van deze constructie komt het waterschap (deels) tegemoet aan de gebruikerswensen van Besix. Het is echter geen juiste interpretatie van indiener dat het opslaan van materialen tegen de waterkering een recht is van Besix welke vervolgens volledig gefaciliteerd zou moeten worden door het waterschap. Op basis van bovenstaande heeft het waterschap een afweging gemaakt waar als mitigatiemaatregel binnen het dijkversterking project en vanuit coulance redelijkerwijs en ter facilitering van maximaal ruimtegebruik een afscherming constructie zou moeten worden aangebracht of teruggebracht. Voor de overige dijkvakken geldt dat opslag van materialen tegen de nieuwe waterkering niet is toegestaan tenzij Besix invulling geeft aan de zorgplichtbepalingen en zelf zorgdraagt voor het aanbrengen en instandhouding van een degelijke afschermingsconstructie waarmee de integriteit van de waterkering wordt geborgd.
26	Het ontwerp-projectplan voorziet in de aanleg van een buitendijkse put in de overstortleiding op het opslagterrein van indiener. Dit bevreemdt indiener omdat dit nooit is besproken tijdens de KES-gesprekken. De aanwezigheid van deze put zal naar verwachting tot een beperking leiden van het gebruik van dit terreindeel voor de opslag van grondstoffen. Indiener kan zich hierin niet vinden en verzoekt om het plan zodanig aan te passen dat deze put de gebruiksmogelijkheden van haar terrein nabij dijkvak 2 in geen geval belemmert.	Het referentieontwerp is op dit punt aangepast. Ter plaatse van de buitendijkse put wordt binnendijks een nis in het ontwerp aangebracht waardoor deze put niet langer op het terrein van BESIX ligt. 
27	Op het terrein van indiener is een bedrijfswoning aanwezig (huisnr. 21). Bij realisatie van het ontwerp-projectplan wordt deze woning buitendijks gesitueerd, geniet geen bescherming tegen hoogwater en is	De benoemde woning is in de huidige situatie reeds buitendijks gelegen. Uitvoering van het ontwerp projectplan VKA verandert daar niets aan.

	deze woning niet meer bereikbaar in geval van het sluiten van de coupures. Dit aspect is niet meegenomen in de afweging van het ontwerp-projectplan.	Ten aanzien van buitendijks gelegen woningen en/of bedrijven heeft het waterschap geen zorgplicht. Indien bij een hoogwater een mogelijk gevaar dreigt voor overstroming van de buitendijks gelegen woning, kan de Veiligheidsregio besluiten tot een tijdelijke evacuatie van bewoners van buitendijks gelegen gebieden.
28	Naast de bedrijfswoning zijn het kantoor, laboratoria, werkplaatsen en asfaltinstallaties niet beschermd tegen hoogwater en niet meer toegankelijk bij het sluiten van de coupures. Al deze gebouwen waren, net als de bedrijfswoning, buitendijks gesitueerd maar hebben alle bewust een aanleghoogte net iets boven de huidige hoogwaterkering. Door nieuwe inzichten (klimaat, frequentie etc.) is er een nieuwe hogere hoogwaterkering nodig (22.30m NAP). Door deze nieuwe inzichten komen deze gebouwen en installaties bij buitendijks blijven in de toekomst veelvuldiger onder water te staan. In de huidige situatie is het nog zo dat bij een hogere waterstand van NAP + 20.90m (bij de toeritten is dit zelfs bij een peil van NAP+20,70m) het water over de huidige hoogwaterkering loopt en veel meer ruimte krijgt waardoor de waterstijging afgeremd wordt en de gebouwen waarschijnlijk minder met een hoger niveau te maken krijgen. Door een hogere waterkering in de toekomst en met het buitendijks blijven zoals het VKA nu aangeeft wordt deze situatie totaal anders. Het water krijgt niet meer ruimte bij NAP+ 20.90meter en zal daardoor exponentieel hoger stijgen dan NAP+ 20.90meter. Deze gevolgen hebben een grote impact op de toekomst en de totale bedrijfsvoering van indiener.	Het ophogen van de huidige waterkering heeft geen nadelig effect op de kans van optreden van een bepaalde hoogwatergolf. Het bergend volume binnendijks van dijktraject 76-2 is beperkt. Tijdens een hoogwatersituatie met waterstanden boven NAP +20,9 m zou dijktraject 76-2 in een zeer kort tijdsbestek van enkele uren volledig inunderen. Alleen ten tijde van deze inundatie is er een kortstondig en verwaarloosbaar effect op de lokale rivierwaterstand, en daarmee op de bedrijfsvoering van indiener. Als gevolg van klimaatveranderingen neemt het risico op hoogwaterstanden boven NAP +20,9 m in de toekomst toe. Voor buitendijks gelegen bedrijven heeft het waterschap geen zorgplicht. Zij blijven zelf verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen om schade door wateroverlast te voorkomen / te beperken.
29	Op het terrein van indiener zijn diverse potentieel bodembedreigende stoffen opgeslagen. (PGS-stoffen, olie, diesel, bitumen, …). Er zijn de nodige bodembeschermende voorzieningen getroffen in de vorm van lekbakken en/of vloeistofdichte vloeren om het risico op bodemverontreiniging tot een aanvaardbaar niveau te minimaliseren. Dit in overeenstemming van de vigerende milieu/omgevingsvergunningen. Bij	In de huidige situatie is reeds sprake van een buitendijks gelegen terrein. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie. Buitendijks gelegen gebieden en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor benodigd te treffen maatregelen om instandhouding van voorzieningen en/of schade aan milieu als gevolg van hoogwater te voorkomen.

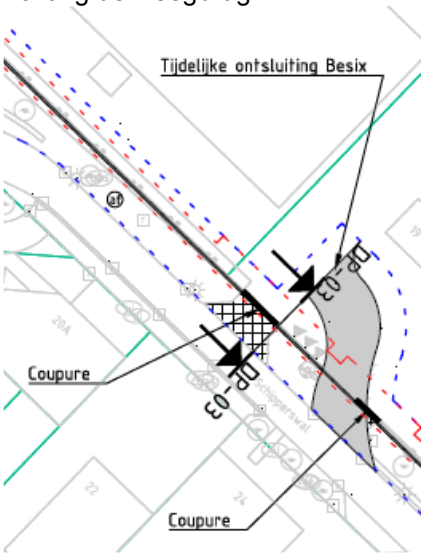
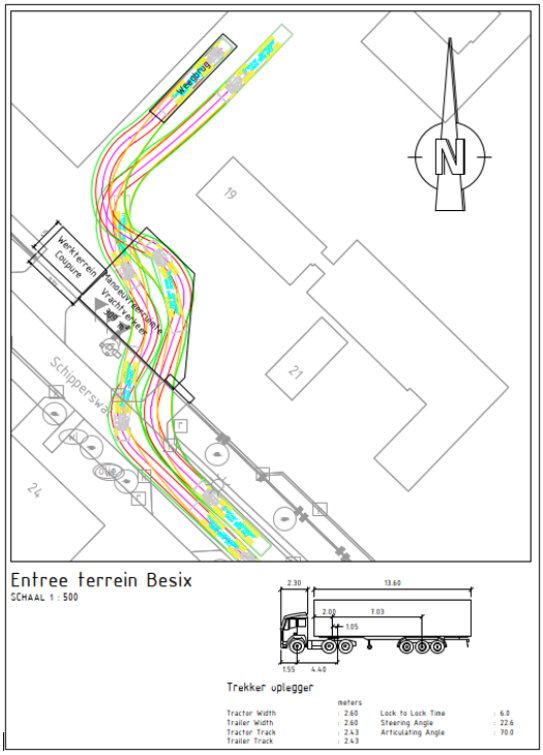
	overstroming van het terrein van indiener werken deze bodembeschermende voorzieningen niet meer. Ergo; overstroming van het terrein zal er net toe kunnen leiden dat de PGS=-stoffen, olie, diesel en bitumen zich via het water gaan verspreiden. Doordat indiener met het voorliggende ontwerp-projectplan geen bescherming geniet tegen hoogwater, verhoogt het risico op overstroming van het BESIX-terrein (zie verder) en de verspreiding van genoemde potentieel bodembedreigende stoffen.	
30	De huidige kering beschermd de omgeving tegen hoogwaterstanden tot NAP + 20.9 m. Op het terrein van indiener zijn de kritische onderdelen (kantoren, weegbrug, asfaltcentrale, elektrische installaties, opslagen potentieel bodembedreigende stoffen, …) op een hoogte gesitueerd zodat deze blijven functioneren bij een waterstand van NAP + 20.90 meter. Door ophoging van de dijken tot 22.3-22.5 m vergroot de kans dat op het terrein van indiener waterstanden van meer dan NAP+20.90 meter voorkomen en dat dus de genoemde cruciale onderdelen onder water komen te staan, met veel schades tot gevolg. De dijk van meer dan NAP+20.90 meter verhindert immers de uitstroming van het maaswater buiten het terrein van indiener.	Zie tevens het vermelde antwoord bij punt 28. Als gevolg van klimaatveranderingen neemt het risico op hoogwaterstanden boven NAP +20,9 m in de toekomst toe. Het ophogen van de dijken heeft geen effect op de kans van voorkomen van een hoogwaterstand boven NAP +20,9 m. Voor buitendijks gelegen bedrijven heeft het waterschap geen zorgplicht. Zij blijven zelf verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen om schade door wateroverlast te voorkomen / te beperken.
31	De huidige transformator en gasregelstation staan op het terrein van BESIX. Bij de huidige verhoging van de bestaande hoogwaterkering, blijven deze inrichtingen buitendijks liggen, waardoor bij hoogwater deze uitvallen en niet enkel het terrein van indiener zonder stroom komt te zitten, maar tevens de overige gebruikers van deze transformator en gasregelstation. Uit de Klic-melding, zoals deze is opgenomen in het document CB.23.001 Rapportage basisinformatie conditionering Alexanderhaven te Roermond, blijkt namelijk dat het achterliggende gebied richting de Maashaven is aangesloten op de transformator.	In de huidige situatie is reeds sprake van een buitendijks gelegen terrein. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie. Buitendijks gelegen gebieden en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor benodigd te treffen maatregelen om instandhouding van voorzieningen en/of schade aan milieu als gevolg van hoogwater te voorkomen.
32	Op het terrein van indiener zijn 3 gasgestookte en 2 elektrisch verwarmde bitumensilos's aanwezig. Deze verwarming is nodig om het bitumen vloeibaar te	In de huidige situatie is reeds sprake van een buitendijks gelegen terrein. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie.

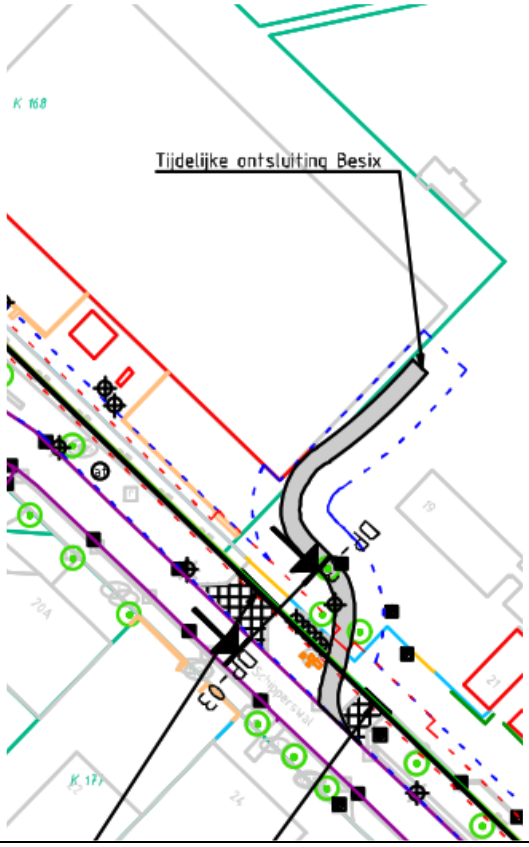
	houden. De permanente beschikbaarheid over vloeibaar bitumen is cruciaal voor de asfaltproductie. Als gevolg van de buitendijkse positie van indiener – en dus ook de op het terrein aanwezige transformatoren en gasregelstation van de nutsbedrijven - verhoogt het risico dat bij hoogwaterstand gas- of elektriciteitsvoorzieningen uitvallen (zie zienswijzepunt 31), het bitumen niet meer verwarmd kan worden en verhard. Bij dergelijke situatie, ramen wij de kosten (incl. dervingskosten tegen gevolge van de herstelwerkzaamheden) op 2 à 3 mio.	Buitendijks gelegen gebieden en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor benodigd te treffen maatregelen om instandhouding van voorzieningen en/of schade aan milieu als gevolg van hoogwater te voorkomen.
33	Bij overstroming van het terrein van indiener wordt maasslib afgezet in de bulkopslagen van de grondstoffen. Opgeslagen materialen spoelen dan in de watergangen en op het terrein van indiener – en in het bijzonder in de opgeslagen grondstoffen – worden bodemvreemde stoffen afgezet. Bij regen na een overstroming logen de bodemvreemde stoffen dan uit de opgeslagen grondstoffen en worden deze via het rioleringssysteem afgevoerd. Dit is uit milieu hygiënisch oogpunt een ongewenste situatie, waarbij bovendien niet is onderzocht of indiener op deze wijze nog aan de voor haar geldende milieuregels ook kan voldoen. Het slib dat bij een overstroming is afgezet in de opgeslagen grondstoffen moet daarenboven verwijderd worden vóór gebruik van deze grondstoffen. Verwijdering vindt plaats door droging van het materiaal en stofafzuiging van het stof van het gedroogde slib. Het gevolg is een hogere uitstoot van stofdeeltjes. Er is ten onrechte niet onderzocht of indiener in dat geval nog aan het Activiteitenbesluit kan voldoen.	In de huidige situatie is reeds sprake van een buitendijks gelegen terrein. Uitvoering van het projectplan verandert niets aan deze situatie. Buitendijks gelegen gebieden en bedrijven zijn zelf verantwoordelijk voor benodigd te treffen maatregelen om instandhouding van voorzieningen en/of schade aan milieu als gevolg van hoogwater te voorkomen.
34	In het ontwerp-projectplan zijn 2 coupures voorzien ter plaatse van de in-/uitritten van het terrein van indiener. Gelet op de ervaring tijdens de overstroming van juli 2021, zullen deze coupures naar verwachting dichtgezet worden bij waterstanden van minder dan NAP + 20.70 meter (drempelniveau van de toekomstig te bouwen coupures). Bij het dichtzetten van de coupures is het terrein van indiener niet bereikbaar en dienen alle activiteiten te	Voor wat betreft het dichtzetten van coupures opereert het waterschap steeds meer peil gestuurd. Dit betekent dat coupures alleen worden gesloten indien dit echt nodig is. In de praktijk betekent dit dat de coupures alleen gesloten zullen worden bij een waterstand van ca. NAP + 20.40 meter en een stijgende trend in de prognoses voor de waterstanden waarbij een acute dreiging aanwezig is op hoogwater. Dit betekent dat korte tijd na het sluiten van de coupures ook het terrein van Besix gedeeltelijk

	worden gestaakt. Volgens de berekeningen van het waterschap blijkt dat in de toekomst een hoogwaterniveau van NAP +20.70 meter veelvuldig zal plaatsvinden. Dit betekent dat, los van eventuele extra maatregelen op het terrein en rondom precaire gebouwen en faciliteiten, bij sluiting van de coupures indiener alsnog haar activiteiten direct moet stilleggen met alle bedrijfsgevolgen van dien. Dit is voor indiener niet aanvaardbaar.	geïnundeerd zal zijn en daarmee, net als in de huidige situatie, niet bereikbaar is. U stelt dat een waterstand van NAP +20.70 meter veelvuldig zal plaatsvinden onder verwijzing naar de hoogwatergebeurtenis van juli 2021. Ondanks dat we steeds vaker te maken krijgen met extremiteiten in het weer is statistisch gezien geen vergelijk te maken met de zeer uitzonderlijke situatie van het hoogwater juli 2021. Uit de hydraulische randvoorwaarden welke beschikbaar zijn gesteld door het Rijk kunnen we berekenen dat de terugkeertijd van een waterstand van NAP +20.70 meter in 2050 circa 1 keer per 26 jaar bedraagt. Op dit moment bedraagt de terugkeertijd van deze waterstand circa 1 keer per 50 jaar. Aangezien de coupures eerder gesloten worden is de sluitingsfrequentie van de coupures getalsmatig groter. Tot slot stellen wij dat buitendijks gelegen gebieden en bedrijven zoals Besix zelf verantwoordelijk zijn voor benodigd te treffen maatregelen om instandhouding van voorzieningen en/of schade aan milieu als gevolg van hoogwater te voorkomen.
35	Opgemerkt wordt dat de huidige waterkering (ook ter plaatse van de nieuwe coupures) op een hoogte van NAP + 20.90 m is gesitueerd, terwijl de drempel van de coupures in de nieuwe situatie op NAP + 20.70 m zijn gesitueerd. Volgens de beschrijving van het projectplan blijft de opbouwhoogte ter plaatse van de coupures nochtans ongewijzigd.	De door u aangehaalde tekst staat in hoofdstuk 3, blz. 24 laatste alinea van het Ontwerp Projectplan Waterwet. Dit tekstgedeelte is niet juist geformuleerd. Gesuggereerd wordt dat er in de huidige situatie al coupures aanwezig zijn en dit is niet het geval. Het is correct dat de huidige waterkering een hoogte heeft van ca. NAP + 20.90 m. De wegverharding van hoofdingang naar het terrein van Besix ligt echter in de huidige situatie lager op ca. NAP + 20.70 m. Onder verwijzing naar een gevoerd KES-gesprek met Besix d.d. 13-11-2020 is door indiener verzocht de hoogte van de inrit niet verder op te hogen om zo de toegankelijkheid en rijcomfort van de inrit niet te verslechteren. In het referentieontwerp is met deze wens rekening gehouden door de drempelhoogte van de coupure te ontwerpen op een hoogte van NAP + 20.70 m. Met de zinssnede “De opbouwhoogte van de coupure wordt gelijk aan de hoogte van de kering (van NAP + 22,3 meter)” wordt bedoeld dat in de nieuwe situatie een gesloten coupure minimaal dezelfde kerende hoogte verzorgt als de aangrenzende vaste keermuren. In de praktijk zal een coupure echter altijd 10 tot 30 cm hoger zijn dan de aangrenzende harde kering. Dit heeft te maken met de plankenmaat van het demontabel systeem en de extra hoogte

		welke nodig is om een klemsysteem aan te kunnen brengen. Genoemde extra hoogte komt overigens alleen tot uiting in de hoogte van de kolommen aan weerszijden van de coupure. De tekst in het projectplan zal op dit punt worden aangepast.
36	Aan weerszijde van de 2 in/en uitritten van het terrein van indiener wordt damwanden tot een hoogte van NAP + 22.3-22.5 m aangebracht, terwijl de in-/uitritten op een hoogte van NAP + 20.90 m zijn gesitueerd; m.a.w. damwanden 1.4 tot 1.6 m boven het lokale maaiveld. De aanwezigheid van deze damwanden heeft verregaande negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid van het in- en uitrijdende verkeer.	De waterkering kruist de twee in- en uitritten van het BESIX-terrein. De nieuwe waterkering wordt hier verhoogd tot een hoogte van 1.4 à 1.6 meter boven het lokale maaiveld. Hierdoor worden de zichtlijnen beperkt. Dit kan negatieve gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid van het in- en uitrijdende verkeer. Waar vrachtauto's nog boven de waterkering uit zullen steken, zullen personenauto's slechter zichtbaar zijn zowel vanuit het BESIX-terrein als op de doorgaande weg Schipperswal. Een duidelijke voorrangssituatie is noodzakelijk waardoor de verminderde zichtbaarheid gemitigeerd wordt. De in- en uitritten zullen in alle gevallen voorrang moeten verlenen op het verkeer op de Schipperswal. Het is daarom noodzakelijk om de in- en uitrit ter plaatse van de toegang tot BESIX fysiek te verduidelijken. De in-/uitrit van de bedrijfswoning, parkeerterrein en kantoorgebouwen van BESIX is in de huidige situatie al op zo'n manier aangelegd dat duidelijk is dat het een in- en uitrit betreft. Door de keuze van de bestrating en de markering op de weg wordt de voorrangsregeling duidelijk, zodat de verkeersveiligheid geborgd is, ook gegeven het feit dat het zicht verslechterd.  Bij de in- en uitrit van het BESIX-terrein is in de huidige situatie niet direct duidelijk wat de voorrangssituatie is. Dit komt doordat de in- en uitrit in de huidige situatie op dezelfde manier is ingericht als de Schipperswal. Om de verkeersveiligheid bij deze coupure te verbeteren wordt de in-/uitrit van het BESIX-terrein vorm gegeven als een uitritconstructie overeenkomstig de in- en uitrit naar de woning en kantoren. De nieuwe verhardingsconstructie

		dient daarbij geschikt te zijn voor intensief zwaar vrachtverkeer. Deze eisen zullen worden opgenomen in het realisatiecontract van de aannemer.
37	In het vorige zienwijzepunt is toegelicht dat aan de weerszijde van de coupures een damwand van 1.4 tot 1.6 m boven het lokale maaiveld wordt gerealiseerd. Daardoor is er geen zicht meer op het terrein van indiener vanaf de openbare weg. Wegens de vele nacht- en weekendwerkzaamheden op de terrein van indiener (productie/leverantie asfalt tijdens autoluwe perioden) ontstaat er zo de ongewenste situatie dat ongewenste personen ongezien kunnen indringen, waardoor de sociale veiligheid vermindert en het inbraakrisico verhoogt. Ook de zichtbaarheid voor (gewenste) bezoekers aan het terrein van indiener vermindert in belangrijke mate. Dit argument geldt tevens voor de bedrijfswoning, welke door de realisatie van de VKA-variant het volledige zicht op de openbare weg wordt ontnomen.	Om te kunnen voldoen aan de wettelijke norm voor waterveiligheid wordt de keermuur met 1.4 tot 1.6 meter verhoogd. Dit heeft tot gevolg dat de zichtsituatie verandert. Niet wordt ingezien dat hierdoor de sociale veiligheid vermindert en/of het inbraakrisico verhoogt. Eventueel benodigde aanpassingen, waarvan vast staat dat deze een direct gevolg zijn van de uitvoering van het projectplan, komen in redelijkheid voor vergoeding in aanmerking. Het waterschap treedt hierover graag in nader overleg met U. Ten aanzien van zicht blijkt uit vaste jurisprudentie dat er ‘geen recht op vrij uitzicht’ bestaat. Met andere woorden, in een dichtbevolkt land als Nederland zijn er altijd ontwikkelingen die kunnen leiden tot een vermindering van het woongenot waarmee eigenaren rekening dienen te houden. Dijkversterking zonder impact op de omgeving is helaas onmogelijk. De dijkversterking is noodzakelijk om te voldoen aan de normen die de Waterwet stelt voor de beveiliging tegen hoogwater.
38	De uitvoering van de waterkering cf. het ontwerpplan van het waterschap kan slechts beperkt plaatsvinden, daar niet gewerkt kan worden in het stormseizoen, dat loopt van 1 oktober tot en met 15 april (zie www.rijkswaterstaat.nl). Het is net in de werkzame periode voor de dijkversterking dat veel asfalteringswerken plaatsvinden, er verhoogde bedrijfsactiviteiten plaatsvinden op het terrein van indiener en grote depots van grondstoffen aanwezig zijn; zeker ook nabij de te verbeteren dijken. Tijdelijk ruimte vrijhouden voor de aanlegwerkzaamheden en/of tijdelijke voorzieningen is net op deze momenten moeilijk.	Het is bekend dat de periode voor uitvoering van dijkversterking en het hoog seizoen voor asfalteringswerkzaamheden (ca. maart tot en met oktober) in eenzelfde periode vallen. Het is daarom van belang om in onderling overleg nader te inventariseren hoe deze werkzaamheden zo goed mogelijk op elkaar kunnen worden afgestemd. Het waterschap is van mening dat, vanwege de focus van de bedrijven op het alternatieve plan, een goede constructieve afstemming en zorgvuldige inventarisatie van wensen en uitgangspunten nog niet in detail heeft plaatsgevonden. Het Waterschap is graag bereid hierover in nader overleg te treden, zodat logistieke problemen in kaart worden gebracht en daarvoor oplossingen worden uitgewerkt.
39	De bypass zoals nu wordt voorgesteld tijdens uitvoering bij de weegbrug van indiener (zie navolgende figuur) is niet realistisch/uitvoerbaar wegens beperkte	De dimensionering van het ontwerp van de bypass is bepaald door gebruik te maken van rijcurvesimulaties. Bij de simulatie is uitgegaan een vrachtauto met oplegger uit het CROW-

	ruimte voor aanleggen op de voorziene locatie, en is tevens niet toepasbaar door indiener wegens een te krappe bochtstraal richting de weegbrug.  	handboek waar standaard gebruik van wordt gemaakt bij de rijcurvesimulatie. Deze dimensionering komt overeen met een gangbare vrachtauto van BESIX (vrachtauto met trailer). Uit de rijcurvesimulatie volgt dat de tijdelijke ontsluiting geschikt is voor in- en uitrijdend vrachtverkeer zowel via de weegbrug als niet via de weegbrug. De tijdelijke ontsluiting kan door maximaal één voertuig tegelijk gebruikt worden. Dit is hetzelfde als bij de huidige in-/uitrit. Zie onderstaande afbeelding.  Daarbij wordt opgemerkt dat het een referentieontwerp betreft. Dit betekent dat de realiserende marktpartij binnen de aangegeven tijdelijke werkruimte het ontwerp van de tijdelijke ontsluiting nog kan optimaliseren en kan afstemmen op de bouwfasering van de coupure. Uitgangspunt daarbij is dat de tijdelijke toegang functioneel geschikt is voor het gebruik door zwaar vrachtverkeer en het gebruik van de weegbrug. Het waterschap is graag bereid met u in overleg te treden over mogelijke optimalisatie van de tijdelijke bereikbaarheid.
40	Opgemerkt wordt dat in het ontwerp-projectplan 2 versies zijn opgenomen van de tijdelijk toegang. In	Het ontwerp van de tijdelijke toegang naar het terrein van Besix zoals weergegeven in bijlage VI Ontwerptekening van het Ontwerp Projectplan

	onderzoeksrapporten is uitgegaan van de hiernavolgende bypass. Onduidelijk is welke bypass het Waterschap wil realiseren, tevens daar beide varianten voor de bypass nooit met indiener zijn afgestemd. Hierbij willen wij reeds meegeven dat de bypass geschikt moet zijn voor zwaar vrachtverkeer dat naar/van ons terrein gebruik maakt.  	Waterwet is het actuele en vigerende ontwerp. Daarbij wordt opgemerkt dat het een referentieontwerp betreft. Dit betekent dat de realiserende marktpartij binnen de aangegeven tijdelijke werkruimte het ontwerp van de tijdelijke ontsluiting nog kan optimaliseren en kan afstemmen op de bouwfasering van de coupure. Uitgangspunt daarbij is dat de tijdelijke toegang functioneel geschikt is voor het gebruik door zwaar vrachtverkeer en het gebruik van de weegbrug.
41	Daarnaast is in het ontwerpplan slechts sprake van 1 bypass naar de weegbrug van indiener. Voor de bedrijfswoning dient ook een ontsluiting gerealiseerd te worden naar de bedrijfswoning en de kantoorgebouwen van IQS tijdens de aanleg van de coupures, daar het terrein van indiener na productie dicht is en deze dus niet gebruikt kan worden als bypass voor de bedrijfswoning welke 24/24 bereikbaar moet zijn.	In het referentieontwerp is geen expliciete tijdelijke ontsluiting ontworpen voor de bedrijfswoning en de kantoorgebouwen. Binnen de tijdelijke werkgrenzen zoals aangeven op de ontwerptekening (bijlage VI Ontwerp projectplan Waterwet) is voldoende ruimte om de bereikbaarheid van het woonhuis en kantoren tijdens de realisatie te borgen. Tevens blijft er tussen de werkgrens en de woning en kantoren een deel van het parkeerterrein beschikbaar voor gebruik. Dit is verder een ontwerpopgave voor de aannemer welke tevens sterk afhankelijk is van de uitvoeringsfasering en werkmethodiek. In het realisatiecontract zullen eisen worden opgenomen waarbij het uitgangspunt is dat woning en kantoren te alle tijden bereikbaar blijven voor voetgangers. Het is tijdens de uitvoering van deze dijksectie niet mogelijk om

		de parkeergelegenheid te blijven gebruiken. Het Waterschap zal zich inspannen om de uitvoering zodanig te plannen dat het niet toegankelijk zijn van de parkeervakken zo kort mogelijk zal zijn. Dit wordt afgestemd met de nog te selecteren aannemer. Het waterschap is graag bereid met u in overleg te treden over mogelijke wensen en optimalisaties van de tijdelijke bereikbaarheid.
42	Tijdens de KES-gesprekken heeft indiener gewezen op de aanwezigheid van trillingsgevoelige apparatuur in het laboratorium: nl. geijkte meetapparatuur op micrometer-niveau; de zogenaamde 4-puntsbuigproef-installatie. Indiener heeft al op 25 maart 2021 gevraagd om hiermee rekening te houden bij de kostenopbouw behorende bij de realisatie en tijdens de realisatie van de dijkversterking. In tegenstelling tot hetgeen is afgesproken in het KES-gesprek heeft het Waterschap Limburg nog steeds geen inschatting gemaakt van de te verwachten trillingsniveaus en of de optredende trillingsniveaus de werking van de meetapparatuur niet beïnvloeden.	Om na te gaan in hoeverre er sprake is van ontoelaatbare trillingen wenst het waterschap graag meer inzicht in de werking van de aanwezige meetapparatuur en de wijze waarop een toekomstige aannemer daar, in het redelijke, tijdens de uitvoering rekening mee dient te houden. Daarbij wensen wij ook inzicht in de huidige verkeersbewegingen en trillingen op het terrein, zodat een vergelijking kan worden gemaakt met de toegestane trillingsniveaus tijdens de uitvoering. Graag gaan wij met u nogmaals in gesprek om de benodigde informatie nader af te stemmen.
43	Het is voor indiener van cruciaal belang om tijdens de realisatiefase de productie van asfaltproducten te kunnen voortzetten (zie ook zienswijzepunt 38 (werkzame periode). Een gegarandeerde levering van gas en elektriciteit is dan ook van cruciaal belang. Tijdens het KES-gesprek van 25 maart 2021 heeft het Waterschap gesteld in overleg te zijn met Enexis om de gasvoorziening van indiener tijdens de uitvoering zo veel als mogelijk te continueren. Voor de bedrijfszekerheid van deze nutsvoorzieningen dient het volledige transformatorgebouw vernieuwd te worden en op een andere locatie opgebouwd te worden (inclusief verleggen van alle huidige kabels en leidingen), hierover is nog geen duidelijkheid en dient de leveringszekerheid nog nader afgestemd te worden met indiener en overige gebruikers.	In uw zienswijze gaat u er blijkbaar onterecht van uit dat vernieuwing van het aanwezige transformatorgebouw een verantwoordelijkheid betreft van het waterschap. Aanpassingen aan buitendijks gelegen voorzieningen vallen niet onder de verantwoordelijkheid of zorgplicht van het waterschap. Vernieuwing van het transformatorgebouw in het kader van de dijkversterking is dan ook niet voorzien en is ten aanzien van de leveringszekerheid een verantwoordelijkheid van de betreffende NUTS-bedrijven. Vanwege de voorgenomen dijkversterking is het echter wel nodig om de leidingen ter plaatse van de dijkkruising te versterken. In het KES-gesprek is daarover aangegeven dat het waterschap in overleg met Enexis de eventueel benodigde onderbrekingen voor het omkoppelen van nutsleidingen zoveel mogelijk wil beperken. De realisatie van een complex werk als de dijkversterking voor Willem-Alexanderhaven gaat helaas niet geheel zonder overlast. Graag gaan wij met u in overleg om nader af te stemmen hoe

		de leveringszekerheid zoveel mogelijk geborgd kan worden. Voor zover de werkzaamheden leiden tot een onderbreking van de bedrijfsactiviteiten met kosten tot gevolg die uitstijgen boven het algemeen maatschappelijk risico, kan sprake zijn van nader overeen te komen schadevergoeding.
44	In het ontwerp-projectplan wordt gesteld dat: “Naarmate het detailniveau van het ontwerp gedetailleerder werd, vonden de overleggen steeds meer op individueel niveau plaats. Met bedrijven op wiens terrein werkzaamheden zijn voorzien, hebben individuele gesprekken plaatsgevonden. Tussen 2018 en 2021 hebben tientallen gesprekken plaatsgevonden.”. Indiener moet helaas vaststellen dat met vele punten die besproken zijn tijdens de zogenaamde KES-gesprekken geen rekening is gehouden bij de vaststelling van het ontwerp-projectplan. De suggestie dat de ontwerpbesluitvorming in goed overleg met indiener tot stand is gekomen, is onjuist.	Het is bij het waterschap genoegzaam bekend dat diverse havenbedrijven zich niet kunnen vinden in het gekozen voorkeurstracé (VKA) en deze bedrijven de voorgenomen besluitvorming niet steunen. Alhoewel wij dit betreuren is het waterschap van mening dat een zorgvuldig besluitvormingsproces heeft plaatsgevonden.
45	In de effectnota PP.58.001 Effectnota DT76 Willem Alexanderhaven Roermond d.d. 08-01-2019 is een variantenafweging gemaakt, echter is hierin de variant met een nieuwe hoogwaterkering langs de waterlijn niet beschouwd. Indiener verwacht dat deze variant nader in overweging wordt genomen voor een volledige inventarisatie te kunnen hebben van alle mogelijke varianten om een gedegen afweging/besluit te kunnen maken over de optimale locatie van de nieuw te realiseren hoogwaterkering.	In de nota VKA met bijbehorende effectennota zijn verschillende alternatieven afgewogen. Hierbij is zelfs aandacht besteed aan door de bedrijven aangedragen alternatieven rondom de landtong, hoewel dit op grond van het ontbreken van een wettelijke taak van het waterschap niet hoefde. De door u bedoelde variant voor een nieuwe waterkering langs de gehele waterlijn betreft het mee koppelen van een kans. Ten tijde van het vaststellen van de nota VKA met bijbehorende effectnota was er de facto geen sprake van zicht op concrete mee te koppelen kansen en de daarbij behorende aanvullend te maken afspraken. Daarom is deze variant niet nader beschouwd. Voor een nadere toelichting over het mee koppelen van kansen en de variantenafweging verwijzen wij u tevens naar hoofdstuk 2.
46	De cruciale onderdelen van indiener (asfaltcentrale, weegbrug, lekbakken van bitumensilo’s, transformatoren, bedrijfswoning, kantoren en laboratorium) bevinden zich momenteel op NAP + 20.90	Het bergend volume binnendijks van dijktraject 76-2 (het achterliggend outletterrein) is beperkt. Tijdens een hoogwatersituatie met waterstanden boven NAP +20,9 m zou dijktraject 76-2 in een zeer kort tijdsbestek van enkele uren volledig

	meter. Daar de huidige hoogte van de huidige hoogwaterkering zich eveneens op NAP + 20.90 meter bevindt, zal bij een waterstand hoger dan deze NAP + 20.90 meter, het binnendijkse gebied (gebied rondom het Outletcenter) onder water lopen. Deze situatie zorgt voor extra waterbergend vermogen voor de Maas waardoor de waterpeilstijging beperkt(er) blijft en de cruciale onderdelen van indiener (langer) beschermd worden van waterschade. Door het verhogen van de huidige hoogwaterkering verdwijnt de mogelijkheid dat het huidige binnendijkse gebied onder water komt te staan, waardoor de waterstijging van de Maas ter plaatse van het terrein van indiener sneller zal voltrekken. Onderstaande foto geeft een beeld van de waterstand van de Maas op de terreinen van indiener tijdens de watersnood van juli 2021. Het achterliggende outletterrein (binnendijks) ligt lager dan de hoogwaterkering en zou in de huidige situatie fungeren als overloopterrein.  	inunderen. Alleen ten tijde van deze inundatie is er een kortstondig en verwaarloosbaar effect op de lokale rivierwaterstand. Het in de toekomst niet meer kunnen uitstromen van hoogwater, boven een huidige stand van NAP + 20,9 m, als gevolg van het ophogen van de huidige waterkering heeft daarom voor de buitendijks gelegen bedrijven een verwaarloosbaar effect dat niet nadeliger bijdraagt aan schades als gevolg van hoogwater. Als gevolg van klimaatveranderingen neemt het risico op hoogwaterstanden boven NAP +20,9 m in de toekomst toe. Voor buitendijks gelegen bedrijven heeft het waterschap geen zorgplicht. Zij blijven zelf verantwoordelijk voor het treffen van (aanvullende) maatregelen om schade door wateroverlast te voorkomen / te beperken.
Consequenties voor het Projectplan Waterwet		
De zienswijze leidt tot het aanpassen van het Projectplan Waterwet op de volgende punten: • Aanpassing van een voorziene put in de overstortleiding bij Besix. Ter plaatse van de buitendijkse put wordt binnendijks een nis in het ontwerp aangebracht waardoor deze put niet langer op het terrein van BESIX ligt; • Het tekstgedeelte in het OPPW hoofdstuk 3, blz. 24, aangaande de opbouwhoogte ter plaatse van de coupures wordt verduidelijkt; • Ter verbetering van de verkeersveiligheid wordt de aanwezige asfaltverharding bij in- uitrit Besix aangepast naar bestrating; Voor een nadere uiteenzetting is in par. 3.1 van deze Nota van Antwoord een tabel met wijzigingen opgenomen.		

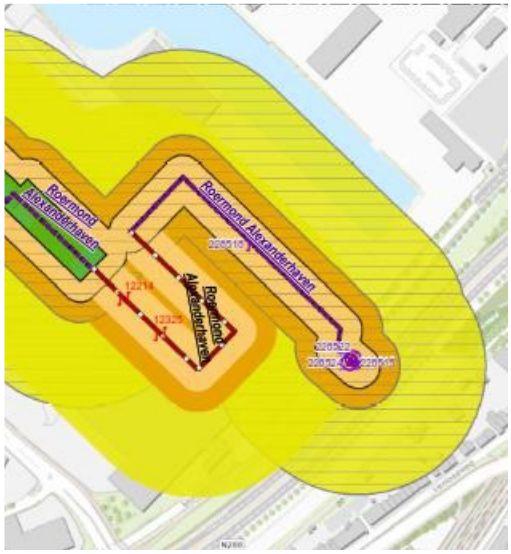
Indiener OPPW 009		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	De woning van indiener is gesitueerd op het bedrijfsterrein van BESIX Infra Nederland B.V. Ten behoeve van zijn activiteiten is een recht van opstal gevestigd. Als gevolg van de te nemen besluiten zal de waterkering worden verhoogd. Door de voorgenomen besluitvorming ligt zijn woning buitendijks en wordt niet beschermd tegen hoogwater en overstromingen. Indiener vindt dat niet aanvaardbaar. Voor de inhoudelijke gronden van onze zienswijze verwijst indiener naar de zienswijze van BESIX (OPPW 008).	De betreffende woning bevindt zich op dit moment buitendijks en ligt na realisatie van het projectplan ook in de toekomst buitendijks. Er treedt dus geen verandering in de situatie in en ook de bescherming blijft dus ongewijzigd. Het waterschap heeft geen wettelijk taak voor de waterveiligheid buitendijks. Eigenaren en gebruikers van buitendijks gelegen woningen zijn zelf verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen die bij hoog water de gevolgen betreffen.
2	De voorgenomen besluitvorming leidt er voorts toe dat indiener geconfronteerd wordt met een hoge muur direct voor diens woning. Indiener vindt dat niet aanvaardbaar.	Om te kunnen voldoen aan de wettelijke norm voor waterveiligheid wordt de keermuur met 1.4 tot 1.6 meter verhoogd. Dit heeft tot gevolg dat de zichtsituatie verandert. Ten aanzien van zicht blijkt uit vaste jurisprudentie dat er ‘geen recht op vrij uitzicht’ bestaat. Met andere woorden, in een dichtbevolkt land als Nederland zijn er altijd ontwikkelingen die kunnen leiden tot een vermindering van het woongenot waarmee eigenaren rekening dienen te houden. Dijkversterking zonder impact op de omgeving is helaas onmogelijk. De dijkversterking is noodzakelijk om te voldoen aan de normen die de Waterwet stelt voor de beveiliging tegen hoogwater. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot waardevermindering van de woning kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
3	Voor de inhoudelijke gronden van zijn zienswijze verwijst indiener naar de zienswijze van BESIX (OPPW 008)	Zie voor de beantwoording van de zienswijze van BESIX de benoemde punten bij OPPW 008.

Consequenties voor het Projectplan Waterwet		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het Projectplan Waterwet.		

Indiener OPPW 010		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Het bedrijfsgebouw van indiener is gesitueerd op het bedrijfsterrein van BESIX Infra Nederland B.V. Ten behoeve van zijn activiteiten is een recht van opstal gevestigd. Als gevolg van de te nemen besluiten zal de waterkering de rechten en activiteiten van indiener niet beschermen tegen hoogwater en overstromingen. Indiener vindt dat niet aanvaardbaar. Voor de inhoudelijke gronden van onze zienswijze verwijst indiener naar de zienswijze van BESIX (OPPW 008)	Het betreffende bedrijfsgebouw bevindt zich op dit moment buitendijks en ligt na realisatie van het projectplan ook in de toekomst buitendijks. Er treedt dus geen verandering in de situatie in en ook de bescherming blijft dus ongewijzigd. Het waterschap heeft geen wettelijk taak voor de waterveiligheid buitendijks. Eigenaren en gebruikers van buitendijks gelegen gebouwen zijn zelf verantwoordelijk voor het treffen van maatregelen die bij hoog water de gevolgen betreffen. Zie voor de beantwoording van de zienswijze van BESIX de benoemde punten bij OPPW 008.
Consequenties voor het Projectplan Waterwet		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het Projectplan Waterwet.		

2.2 Specifieke beantwoording Ontwerp besluit leggerwijziging

Alle binnengekomen zienswijzen zijn genummerd zoals hiervoor aangegeven. In deze paragraaf worden de binnengekomen zienswijzen op het ontwerp besluit leggerwijziging per indiener behandeld.

Indiener OBL 001 (via zienswijze OPPW 003)		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Als gevolg van de wijziging van de legger zal een groter deel van het terrein van Jos Menten binnen de beschermingszone waterkering en binnen het profiel vrije ruimte vallen (Zie onderstaande figuren).   Dit betekent dat indiener voor een groter gedeelte van zijn terrein beperkingen ondervindt voor de bouw van gebouwen (b.v. loodsen), bouwwerken (b.v.	Voor de beantwoording wordt tevens verwezen naar de beantwoording onder zienswijze OPPW 003, punt 12. De leggerzoneringen die zijn vastgelegd in het leggerwijzigingsbesluit zijn gebaseerd op vastgesteld beleid genaamd “De beleidsregel Legger Waterschap Limburg 2019”. De leggerzoneringen worden vastgesteld ter bescherming van de waterkering en het borgen van de bereikbaarheid. Een aantal activiteiten kunnen binnen de leggerzoneringen niet worden toegestaan omdat ze een risico vormen voor de stabiliteit van de waterkering of een ongewenste belemmering opleveren voor de bereikbaarheid en daarmee voor de inspectie. Andere activiteiten zijn wel toegestaan. In sommige gevallen moet hiervoor een vergunning worden aangevraagd of een melding worden gedaan. Aan een eventuele vergunning zullen voorwaarden worden verbonden ter bescherming van de integriteit van de waterkering en de borging van de bereikbaarheid. Ten aanzien van het huidige ruimtegebruik van het bedrijventerrein, specifiek de opslag tegen de aanwezige blokkenwand, wordt echter opgemerkt dat in de nieuwe situatie de opslag tegen de blokkenwanden gecontinueerd kan worden, aangezien de nieuw te bouwen primaire waterkering zich aan de buitenzijde van de blokkenwand bevindt. Opslag tegen de blokkenwand welke fysiek los staat van de waterkering vormt daarmee geen bezwaar ten aanzien van de integriteit van de waterkering, zodat wordt voldaan aan de zorgplichtbepalingen. Voor toekomstige ontwikkelingen, specifiek het oprichten van nieuwe bouwconstructies zoals loodsen of gebouwen, dient conform de vigerende beleidsregels van de KEUR getoetst te worden of en in welke mate een risico bestaat op de integriteit en instandhouding van de primaire waterkering. De bepalingen hieromtrent zijn vastgelegd in de ‘Keur Waterschap Limburg 2019, de daarbij horende “Uitvoeringsregels Keur

	keerwanden) en het gebruik van zijn terrein (b.v. opslag materiaal). Anderzijds is tijdelijk verplaatsen en terugplaatsen van het bouwwerk dat de grootste impact heeft op het beheer van de nieuwe dijk en de daarvoor noodzakelijke vrije ruimte en beschermingszone – nl. de 4.5 m hoge keerwand vlak naast de nieuwe waterkering – onderdeel van het projectplan. Het leggen van het profiel van vrije ruimte en de beschermingszone waterkering over het terrein van indiener biedt derhalve geen extra bescherming in het beheer en onderhoud van de waterkering terwijl dit wel de bedrijfsvoering van indiener drastisch beperkt. Indiener verzoekt dan ook om de genoemde beschermingszones niet over zijn terrein te leggen, en om in ieder geval de nodige flexibiliteit te voorzien in de bepalingen die samenhangen met deze beschermingszones, zodat deze geen invloed hebben op de bedrijfsvoering en huidige en toekomstige bouwmogelijkheden. Zo moet onder meer het naar behoefte plaatsen en verplaatsen van keerwanden (niet zijnde de keerwand op de terreingrens), het gebruik van het terrein voor kort- en langdurige opslag van materialen en containers en het bouwen van loodsen of andere gebouwen onverkort mogelijk blijven na aanpassing van de legger.	Waterschap Limburg 2019” en de “Beleidsregels Keur Waterschap Limburg 2019”. U kunt deze vinden via de volgende link: https://www.waterschaplimburg.nl/overons/regels-wetgeving-0/wetten-regels/keur/ De Keur heeft primair tot doel de functionaliteit en instandhouding van de waterkering te borgen. Beperkingen voor het gebruik van bedrijfsterreinen en het bouwen van gebouwen en bouwwerken in de nabijheid van de primaire waterkering zijn niet zondermeer van toepassing. Het is wel zo dat voor activiteiten in de kernzone en beschermingszones wordt getoetst aan de Keur (en de daarbij horende uitvoeringsregels en beleidsregels) en een melding- of vergunningplicht van toepassing kan zijn. In een vergunning zullen voorschriften worden opgenomen om de functionaliteit en instandhouding van de waterkering te borgen. Bepaalde activiteiten zullen, wanneer zij een risico vormen voor de integriteit van de waterkering of inspectie en/of het onderhoud van de waterkering belemmeren, niet worden vergund. Wanneer indiener van mening is dat de dijkversterking leidt tot het maken van extra kosten dan kan indiener een onderbouwd verzoek om nadeelcompensatie op grond van artikel 7.14 Waterwet indienen, nadat het projectplan is goedgekeurd en onherroepelijk is. Een ingediend verzoek om vergoeding van planschade wordt in verband met de voorrangsregeling, zie artikel 7.16 Waterwet, ook afgehandeld als een verzoek om nadeelcompensatie. Een onafhankelijke commissie nadeelcompensatie zal vervolgens beoordelen of de waardevermindering voor schadevergoeding in aanmerking komt. De criteria waaraan een verzoek om nadeelcompensatie wordt getoetst, zijn verder uitgewerkt in het projectplan Waterwet onder paragraaf 6.3 Financieel nadeel.
Consequenties voor het besluit leggerwijziging		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het besluit tot wijziging van de legger.		

Indiener OBL 002 (via zienswijzen OPPW 004, 005, 006 en 007)		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Maakt bezwaar tegen wijze waarop het projectplan in de legger wordt verwerkt.	Indiener geeft niet concreet aan waaruit zijn bezwaren bestaan. De leggerzoneringen die zijn vastgelegd in het leggerwijzigingsbesluit zijn gebaseerd op vastgesteld beleid genaamd “De beleidsregel Legger Waterschap Limburg 2019”. De leggerzoneringen worden vastgesteld ter bescherming van de waterkering en het borgen van de bereikbaarheid. Een aantal activiteiten kunnen binnen de leggerzoneringen niet worden toegestaan, omdat ze een risico vormen voor de stabiliteit van de waterkering of een ongewenste belemmering opleveren voor de bereikbaarheid en daarmee de inspectiemogelijkheden belemmeren. Andere activiteiten zijn wel toegestaan. In sommige gevallen moet hiervoor een vergunning worden aangevraagd of een melding worden gedaan. In een eventuele vergunning worden voorschriften opgenomen ter bescherming van de integriteit van de waterkering en de borging van de bereikbaarheid. Daarnaast moet ook worden voldaan aan de zorgplichtbepalingen die in de Keur van Waterschap Limburg (dan wel in de Waterschapsverordening na inwerkingtreding van de Omgevingswet) zijn opgenomen om nadelige effecten voor de waterkering te voorkomen. Voor de huidige bedrijfsvoering betekent het bovenstaande bijvoorbeeld dat er geen opslag van goederen mag plaats vinden, direct fysiek tegen de waterkering.
2	Indiener is van oordeel dat het onduidelijk is dat – zoals in het ontwerpbesluit staat – meerdere situaties in de legger zijn opgenomen en dat de besluitvorming over de legger daarmee dus deel wordt doorgeschoven naar de toekomst.	Na het onherroepelijk worden van het leggerwijzigingsbesluit zijn zowel de leggerzoneringen van de huidige waterkering opgenomen in de vigerende legger als de leggerzoneringen van de nog te realiseren waterkering. De huidige kering moet immers nog beschermd blijven totdat de nieuwe kering geheel is gerealiseerd. De leggerzoneringen van de nieuwe kering worden al opgenomen in de legger zodat het nieuwe tracé is beschermd tegen ontwikkelingen die de realisatie van de nieuwe waterkering belemmeren. Ook worden hierdoor voor de omgeving de mogelijke consequenties van de leggerwijziging inzichtelijk gemaakt. Als vanwege de optimalisatie door de aannemer, de zoneringen kunnen worden beperkt, zullen deze wijzigingen worden meegenomen in een

		nieuw, na realisatie, op te stellen leggerwijzigingsbesluit. Het is echter niet de verwachting dat de optimalisatie zal leiden tot het beperken van de leggerzoneringen. Een verbreding van de leggerzoneringen na optimalisatie is in ieder geval uitgesloten. De leggerzoneringen van de huidige kering zullen na realisatie van de nieuwe waterkering vervallen. De door de aannemer nog nader uit te werken definitieve kunstwerken zoals coupures en afsluiters zullen in ieder geval worden vastgelegd in het nieuwe na realisatie vast te stellen leggerwijzigingsbesluit. Het feit dat de aannemer het referentieontwerp nog kan optimaliseren, betekent inderdaad dat nog niet alles tot in detail duidelijk is op het moment dat het projectplan definitief wordt vastgesteld. De nog uit te werken optimalisaties vinden plaats binnen de voorwaarden zoals beschreven onder "Flexibiliteitsbepaling", paragraaf 3.4, pagina 37 en 38 van het projectplan Waterwet. Voor het maken van constructies is een bouwvergunning noodzakelijk. De aannemer vraagt deze bouwvergunning aan na optimalisatie van het ontwerp. Tegen deze bouwvergunning kunnen zienswijzen worden ingediend en kan beroep worden ingesteld.
3	In het ontwerpbesluit tot aanpassen van de legger is opgenomen dat de definitieve leggerzoneringen en definitieve dwarsprofielen van de overige kunstwerken (niet de waterkering zelf, maar afsluiters, coupures, etc.) na realisatie zullen worden opgenomen op de legger op basis van revisietekeningen. Hiervoor zal een apart leggerwijzigingsbesluit worden vastgesteld. In het kader van goede besluitvorming lijkt het indiener opportuun om discussie over deze kunstwerken aan de voorkant te laten plaatsvinden, en niet pas wanneer deze kunstwerken reeds zijn gerealiseerd.	In het contract met de aannemer wordt opgenomen dat bij de nadere optimalisatie van het referentieontwerp rekening moet worden gehouden met de voorwaarden zoals beschreven onder "Flexibiliteitsbepaling", paragraaf 3.4, pagina 37 en 38 van het projectplan Waterwet. Vanuit het omgevingsproces wordt geborgd dat de omgeving vroegtijdig wordt betrokken bij het optimaliseren en nader uitwerken van het ontwerp door de aannemer en niet pas na het nemen van het besluit of na realisatie van de waterkering. Daarnaast wordt, zoals onder punt 2 is aangegeven, voor de constructie bij de gemeente Roermond door de aannemer een bouwvergunning aangevraagd. Deze vergunning wordt aangevraagd zodra het ontwerp is uitgewerkt en geoptimaliseerd. Coupures, afsluiters en dergelijke maken deel uit van deze aanvraag. Tegen de bouwvergunning staat rechtsbescherming open (zienswijzen en beroep).
Consequenties voor het besluit leggerwijziging		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het besluit tot wijziging van de legger.		

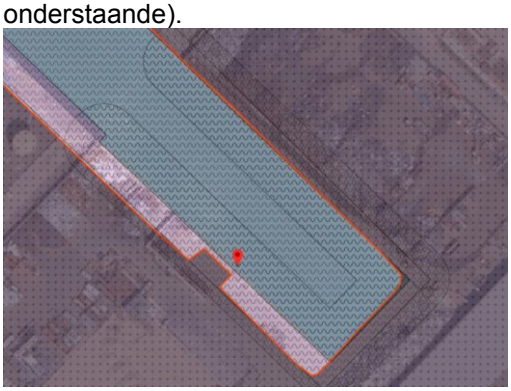
Indiener OBL 003 (via zienswijze OPPW 008)		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Maakt bezwaar tegen wijze waarop het projectplan in de legger wordt verwerkt.	Indiener geeft niet concreet aan waaruit zijn bezwaren bestaan. De leggerzoneringen die zijn vastgelegd in het leggerwijzigingsbesluit zijn gebaseerd op vastgesteld beleid genaamd “De beleidsregel Legger Waterschap Limburg 2019”. De leggerzoneringen worden vastgesteld ter bescherming van de waterkering en het borgen van de bereikbaarheid. Een aantal activiteiten kunnen binnen de leggerzoneringen niet worden toegestaan, omdat ze een risico vormen voor de stabiliteit van de waterkering of een ongewenste belemmering opleveren voor de bereikbaarheid en daarmee de inspectiemogelijkheden belemmeren. Andere activiteiten zijn wel toegestaan. In sommige gevallen moet hiervoor een vergunning worden aangevraagd of een melding worden gedaan. In een eventuele vergunning worden voorschriften opgenomen ter bescherming van de integriteit van de waterkering en de borging van de bereikbaarheid. Daarnaast moet ook worden voldaan aan de zorgplichtbepalingen die in de Keur van Waterschap Limburg (dan wel in de Waterschapsverordening na inwerkingtreding van de Omgevingswet) zijn opgenomen om nadelige effecten voor de waterkering te voorkomen. Voor de huidige bedrijfsvoering betekent het bovenstaande bijvoorbeeld dat er geen opslag van goederen mag plaats vinden, direct fysiek tegen de waterkering.
2	Indiener is van oordeel dat het onduidelijk is dat – zoals in het ontwerpbesluit staat – meerdere situaties in de legger zijn opgenomen en dat de besluitvorming over de legger daarmee dus deels wordt doorgeschoven naar de toekomst.	Na het onherroepelijk worden van het leggerwijzigingsbesluit zijn zowel de leggerzoneringen van de huidige waterkering opgenomen in de vigerende legger als de leggerzoneringen van de nog te realiseren waterkering. De huidige kering moet immers nog beschermd blijven totdat de nieuwe kering geheel is gerealiseerd. De leggerzoneringen van de nieuwe kering worden al opgenomen in de legger zodat het nieuwe tracé is beschermd tegen ontwikkelingen die de realisatie van de nieuwe waterkering belemmeren. Ook worden hierdoor voor de omgeving de mogelijke consequenties van de leggerwijziging inzichtelijk gemaakt.

		Als vanwege de optimalisatie door de aannemer, de zoneringen kunnen worden beperkt, zullen deze wijzigingen worden meegenomen in een nieuw, na realisatie, op te stellen leggerwijzigingsbesluit. Het is echter niet de verwachting dat de optimalisatie zal leiden tot het beperken van de leggerzoneringen. Een verbreding van de leggerzoneringen na optimalisatie is in ieder geval uitgesloten. De leggerzoneringen van de huidige kering zullen na realisatie van de nieuwe waterkering vervallen. De door de aannemer nog nader uit te werken definitieve kunstwerken zoals coupures en afsluiters zullen in ieder geval worden vastgelegd in het nieuwe na realisatie vast te stellen leggerwijzigingsbesluit. Het feit dat de aannemer het referentieontwerp nog kan optimaliseren, betekent inderdaad dat nog niet alles tot in detail duidelijk is op het moment dat het projectplan definitief wordt vastgesteld. De nog uit te werken optimalisaties vinden plaats binnen de voorwaarden zoals beschreven onder "Flexibiliteitsbepaling", paragraaf 3.4, pagina 37 en 38 van het projectplan Waterwet. Voor het maken van constructies is een bouwvergunning noodzakelijk. De aannemer vraagt deze bouwvergunning aan na optimalisatie van het ontwerp. Tegen deze bouwvergunning kunnen zienswijzen worden ingediend en kan beroep worden ingesteld.
Consequenties voor het besluit leggerwijziging		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het besluit tot wijziging van de legger.		

2.3 Specifieke beantwoording ontwerp uitvoeringsbesluiten gemeente

Alle binnengekomen zienswijzen zijn genummerd zoals hiervoor aangegeven. In deze paragraaf worden de binnengekomen zienswijzen per ontwerp besluit en per indiener behandeld.

Omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan

<table>
<tr><td colspan="3">Indiener OVA 001 (via zienswijze OPPW 003)</td></tr>
<tr><td colspan="2">Zienswijze</td><td>Beantwoording</td></tr>
<tr><td>1</td><td>In het vigerende bestemmingsplan is de begrenzing van de dubbelbestemming “Waterstaat – waterbergend rivierbed” deels over het land gelegd dat is ontstaan nadat indiener in 2012 de waterkering op zijn eigen terrein heeft versterkt (zie onderstaande).

Deze fout in het bestemmingsplan is al vele jaren geleden bij de gemeente Roermond aangekaart. In de aanvraag Omgevingsvergunning afwijken Bestemmingsplan, dat onderdeel is van dit ontwerp-projectplan, is deze fout onterecht niet hersteld. Indiener verzoekt dan ook om de dubbelbestemming “Waterstaat – waterbergend rivierbed” te beperken tot de werkelijk waterberging en dus niet over het bedrijfsterrein van indiener blijft liggen zodat voor indiener alle beperkingen wegvallen inzake het oprichten van bouwwerken op het eigen bedrijfsterrein binnen binnen deze dubbelbestemming “waterstaat – waterbergend vermogen”.</td><td>In het vigerende bestemmingsplan “Bedrijventerrein Willem-Alexander” is onder andere de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterbergend rivierbed” opgenomen. Deze dubbelbestemming is opgenomen ten behoeve van de afvoer en berging van het oppervlaktewater.
De voorgenomen dijkversterking voldoet niet aan alle bepalingen van het vigerende bestemmingsplan, waardoor van het bestemmingsplan moet worden afgeweken om de dijkversterking mogelijk te maken. Bij het afwijken van een bestemmingsplan blijft het bestemmingsplan zelf ongewijzigd. Het is daardoor in deze procedure niet mogelijk om het bestemmingsplan aan te passen en de dubbelbestemming “Waterstaat – Waterbergend rivierbed” te wijzigen. Bij toekomstige bestemmingsplanprocedures / omgevingsplanprocedures zullen verleende afwijkingen worden verwerkt en is het wel mogelijk om (dubbel)bestemmingen aan te passen.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Consequenties voor de uitvoeringsbesluiten</td></tr>
<tr><td colspan="3">De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan.</td></tr>
</table>

Indiener OVA 002 (via zienswijzen OPPW 004, 005 en 007)		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	De omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan kan alleen worden verleend indien de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen verleent. De gemeenteraad is dus exclusief bevoegd. Anders dan de tekst van de omgevingsvergunning suggereert, is het college dus niet bevoegd om (de motivering van) het besluit om al dan niet een vvgb te verlenen voor zijn rekening te nemen.	Het al dan niet afgeven van een “verklaring van geen bedenkingen” is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Voorafgaand aan de terinzagelegging van de stukken voor de onderhavige procedure is aan de gemeenteraad gevraagd om een ontwerp-verklaring van geen bedenkingen ter inzage te leggen en de gemeenteraad heeft als zodanig besloten op 14 oktober 2021. Het college van burgemeester en wethouders is het bevoegd orgaan om voorstellen te doen aan de gemeenteraad en in die hoedanigheid wordt een verklaring van geen bedenkingen voorbereid door het college, maar is het de gemeenteraad die er over beslist.
2	Een belangenafweging en een ruimtelijke motivering ontbreken waarom de gemeenteraad het in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening acht dat de bedrijven buitendijks blijven. In de visie van indiener is dit niet in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening, onder ander gelet op de bedrijfsactiviteiten ter plaatse (waaronder de opslag en hete gebruik van onder andere PGS-stoffen die door deze besluitvorming niet tegen hoogwater worden beschermd. Er is geen rekening gehouden met de omstandigheid dat het bedrijventerrein door de voorgenomen besluitvorming veel minder aantrekkelijk wordt, omdat het niet goed beschermd is.	De terreinen van Besix, Kalle&Bakker, Smurfit-Kappa en SIF liggen in de nu aangevraagde dijkverbetering buitendijks. Reeds in de verkenningsfase is door het waterschap onderzocht of het bieden van aanvullende bescherming binnen de hoogwaterbeschermingsopgave mogelijk is. Op basis van diverse criteria heeft het waterschap een afweging gemaakt tussen diverse tracémogelijkheden en de noodzakelijk benodigde kunstwerken. Daaruit is geconcludeerd dat het volledig beschermen van het havengebied niet mogelijk is binnen een sobere en doelmatige oplossing welke door het hoogwaterbeschermingsprogramma gefinancierd wordt. Op basis van het bovenstaande is een omgevingsvergunning aangevraagd voor het sobere en doelmatige programma. Het is daarbij aan het bevoegd gezag, in dit geval de gemeente Roermond, om de aanvraag te beoordelen. Hierbij wordt onder andere gekeken of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening betreffende de aangevraagde activiteiten. Het gaat er daarbij niet om of het buitendijks blijven van enkele bedrijven ruimtelijk passend is, maar of de aan te leggen kunstwerken getuigen van een goede ruimtelijke ordening en daarvan is in casu sprake. Door de buitendijks gelegen bedrijven is de uitdrukkelijke wens geuit om ook deze bedrijfsterreinen hoogwaterbescherming te bieden. Omdat dit binnen de vigerende

		hoogwaterbeschermingsprogramma-opgave niet mogelijk is wordt, in samenwerking met Gemeente Roermond, de provincie Limburg en Waterschap Limburg, door de bedrijven gekeken naar alternatieve maatregelen, inclusief bijbehorende subsidiëring, welke aansluiten op de primaire kering. Met de onderhavige procedure worden de gelden voor het hoogwaterbeschermingsprogramma veilig gesteld, waardoor er al voor een groot gedeelte financiering is van de hoogwaterbescherming van de Willem-Alexanderhaven. Parallel hieraan wordt door de betrokken partijen hard gewerkt aan de engineering en financiering van een integraal plan dat alle bedrijven beschermt, met als doel in de uitvoering op elkaar aan te sluiten. Er is op een later moment dus de mogelijkheid een deel van het nu voorliggende plan in te wisselen voor een plan dat alle bedrijven bescherming biedt, mits dit additioneel gefinancierd wordt.
3	De impact op de bestaande bedrijfsvoering van de buitendijks gelegen bedrijven in de Willem-Alexanderhaven is onvoldoende onderzocht en meegewogen. In de ruimtelijke onderbouwing staat: "*Door de plaatsing van de kering wijzigt de inrichting van de verschillende bedrijven en zullen de aanwezige omgevingsvergunningen milieu of meldingen Activiteitenbesluit gewijzigd dienen te worden. De gemaakte kosten hiervoor worden door Waterschap Limburg vergoed en worden meegenomen in het minnelijk grondwervingsproces.*" Op basis van deze zeer algemene overweging wordt vervolgens geconcludeerd dat de bedrijven geen belemmering voor de uitvoering van de dijkversterking vormen. Deze algemene overweging maakt duidelijk dat er impact is op de bedrijfsvoering en de bestaande rechten van de buitendijks gelegen bedrijven en het bedrijventerrein. Deze gevolgen zijn echter niet (goed) in kaart gebracht. Hierdoor is geen sprake van een zorgvuldige belangenafweging, en is er dus sprake van een motiveringsgebrek.	Deze zienswijze komt voort uit de wens van een aantal bedrijven die in de nu aangevraagde dijkverbetering buitendijks liggen. Zoals opgemerkt in de beantwoording onder punt 2 is het nu in procedure gebrachte plan een doelmatige oplossing welke door het hoogwaterbeschermings-programma gefinancierd wordt. De wens om alle bedrijven aan de Willem-Alexanderhaven hoogwaterbescherming te bieden is genoegzaam bekend bij het waterschap en de gemeente Roermond, maar hiervoor zijn eerst additionele financiering en nadere afspraken over de technische uitgangspunten voor de realisatie nodig.
4	In de ruimtelijke onderbouwing wordt te makkelijk verondersteld dat bestaande rechten die bedrijven hebben op basis van de omgevingsvergunningen (milieu) en/of	Tussen de betrokken bedrijven, het waterschap en de gemeente Roermond zijn en worden er gesprekken gevoerd om te komen tot een minnelijke oplossing, ook voor

	het Activiteitenbesluit kunnen worden aangepast. Op geen enkele wijze is onderbouwd dat dit mogelijk is. Er is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de bedrijven in de Willem-Alexanderhaven.	wat betreft eventuele privaatrechtelijke zaken. Het Waterschap streeft hierbij naar een constructief overleg om te komen tot een prettige samenwerking en langdurige procedures te voorkomen. Hierbij wordt opgemerkt dat medewerking aan het voorliggende plan ook in het belang van de betreffende bedrijven is. In het ergste geval kan de “Dijkverbetering Roermond Willem-Alexanderhaven” niet doorgaan, wat betekent dat de betreffende bedrijven niet tegen eventuele hoge waterstanden/overstromingen beschermd zullen zijn. Ook voor de bedrijven die met uitvoering van het voorliggende plan buitendijks liggen, geldt dat als zij het voorliggende plan met succes kunnen tegenhouden, dit niet betekent dat zij dan alsnog binnendijks komen te liggen, maar dat het voorliggende plan niet doorgaat en er geen verdere bescherming tegen hoog water/overstromingen is.
5	Gelet op het voorstaande is de uitvoerbaarheid niet verzekerd.	Nu, zoals hiervoor aangegeven, sprake is van een doelmatige oplossing waarvoor financiering beschikbaar is en die tevens voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening, wordt het plan uitvoerbaar geacht en de uitvoerbaarheid als voldoende verzekerd.
6	Er is sprake van een evidente privaatrechtelijke belemmering die aan verlening van de vergunning in de weg staat. De voorgenomen besluitvorming gaat namelijk uit van gebruik van het perceel van BESIX (een hoek bij dijkvak 1-2 en een strook land). Indien de voorgenomen besluitvorming doorgaat is BESIX namelijk niet bereid om toestemming te geven om haar besluit ten behoeve van deze omgevingsvergunning te laten gebruiken.	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording onder punt 4, waarbij er vooralsnog vanuit wordt gegaan dat er een minnelijke oplossing wordt bereikt. Mocht een minnelijke oplossing niet worden bereikt dan kunnen er eventuele zwaardere middelen worden ingezet, te meer het algemene belang van bescherming tegen hoog water zwaarder weegt dan het belang van een bedrijf bij het hebben/gebruiken van een stukje grond.
7	In het ontwerpbesluit is voor zowel de activiteit ‘kappen’ als de activiteit ‘afwijken’ ten onrechte niet onderzocht of sprake is van onlosmakelijke samenhang (artikel 2.7 Wabo) met de activiteiten als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub i Wabo jo. artikel 2.2aa Bor (gebiedsbescherming op basis van de Wnb). Feitelijk wordt deze beoordeling door middel van voorschrift 5 vooruitgeschoven naar de uitvoering van het project. Er is ten onrechte niet onderkend dat dit in het kader van de vergunningverlening in kaart had	Op grond van artikel 2.7 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: ‘Wabo’) dient de aanvrager om een omgevingsvergunning er zorg voor te dragen dat alle onlosmakelijke activiteiten die zijn opgesomd in de artikelen 2.1 en 2.2 van de Wabo in één keer worden aangevraagd. Er is (in de zin van de Wabo) sprake van een onlosmakelijke activiteit indien één feitelijke handeling tot verschillende categorieën activiteiten als bedoeld in artikel 2.1 en artikel 2.2 van de Wabo behoort (zie artikel 1.1,

	moeten worden gebracht. In dit kader is van belang dat in de aanmeldnotitie staat dat ontheffingen en meldingen nodig zijn op basis van het Besluit bodemkwaliteit en de Wet natuurbescherming.	eerste lid, van de Wabo). Als in verband met het bouwen van een bouwwerk (artikel 2.1, eerste, aanhef en onder a, van de Wabo) een boom moet wijken waarvoor een kapvergunning (ex artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder g, van de Wabo) is vereist, is er géén sprake van een onlosmakelijke activiteit. Er is namelijk geen sprake van één feitelijke handeling die kwalificeert als twee vergunningplichtige activiteiten. Immers, eerst wordt de boom gekapt en pas daarna wordt het bouwwerk gebouwd. Dit betreft dus twee afzonderlijke feitelijke handelingen, waardoor er geen sprake is van een onlosmakelijke activiteit. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld het verbouwen van een monument: Het verbouwen van een dergelijk gebouw betekent automatisch dat veranderingen worden aangebracht aan het monument. Voor deze enkele feitelijke handeling is zowel een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk als een omgevingsvergunning voor het wijzigen van een monument benodigd. In casu is er dus wel gekeken of er sprake is van een onlosmakelijke samenhang tussen het kappen van bomen en de bouwwerkzaamheden, maar is gebleken dat er van een onlosmakelijke samenhang geen sprake is.
Consequenties voor de uitvoeringsbesluiten		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan.		

Indiener OVA 003 (via zienswijzen OPPW 006 en 008)		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	De omgevingsvergunning voor afwijking van het bestemmingsplan kan alleen worden verleend indien de gemeenteraad een verklaring van geen bedenkingen verleent. De gemeenteraad is dus exclusief bevoegd. Anders dan de tekst van de omgevingsvergunning suggereert, is het college dus niet bevoegd om (de motivering van) het besluit om al dan niet een vvgb te verlenen voor zijn rekening te nemen.	Het al dan niet afgeven van een “verklaring van geen bedenkingen” is een bevoegdheid van de gemeenteraad. Voorafgaand aan de terinzagelegging van de stukken voor de onderhavige procedure is aan de gemeenteraad gevraagd om een ontwerp-verklaring van geen bedenkingen ter inzage te leggen en de gemeenteraad heeft als zodanig besloten op 14 oktober 2021. Het college van burgemeester en wethouders is het bevoegd orgaan om voorstellen te doen aan de gemeenteraad en in die hoedanigheid wordt een verklaring van geen bedenkingen voorbereid door het college, maar is het de gemeenteraad die er over beslist.
2	Een belangenafweging en een ruimtelijke motivering ontbreken waarom de gemeenteraad het in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening acht dat de bedrijven buitendijks blijven. In de visie van indiener is dit niet in overeenstemming met de goede ruimtelijke ordening, onder ander gelet op de bedrijfsactiviteiten ter plaatse (waaronder de opslag en hete gebruik van onder andere PGS-stoffen die door deze besluitvorming niet tegen hoogwater worden beschermd. Er is geen rekening gehouden met de omstandigheid dat het bedrijventerrein door de voorgenomen besluitvorming veel minder aantrekkelijk wordt, omdat het niet goed beschermd is.	De terreinen van Besix, Kalle&Bakker, Smurfit-Kappa en SIF liggen in de nu aangevraagde dijkverbetering buitendijks. Reeds in de verkenningsfase is door het waterschap onderzocht of het bieden van aanvullende bescherming binnen de hoogwaterbeschermingsopgave mogelijk is. Op basis van diverse criteria heeft het waterschap een afweging gemaakt tussen diverse tracémogelijkheden en de noodzakelijk benodigde kunstwerken. Daaruit is geconcludeerd dat het volledig beschermen van het havengebied niet mogelijk is binnen een sobere en doelmatige oplossing welke door het hoogwaterbeschermingsprogramma gefinancierd wordt. Op basis van het bovenstaande is een omgevingsvergunning aangevraagd voor het sobere en doelmatige programma. Het is daarbij aan het bevoegd gezag, in dit geval de gemeente Roermond, om de aanvraag te beoordelen. Hierbij wordt onder andere gekeken of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening betreffende de aangevraagde activiteiten. Het gaat er daarbij niet om of het buitendijks blijven van enkele bedrijven ruimtelijk passend is, maar of de aan te leggen kunstwerken getuigen van een goede ruimtelijke ordening en daarvan is in casu sprake. Door de buitendijks gelegen bedrijven is de uitdrukkelijke wens geuit om ook deze bedrijfsterreinen hoogwaterbescherming te bieden. Omdat dit binnen de vigerende

		hoogwaterbeschermingsprogramma-opgave niet mogelijk is wordt, in samenwerking met Gemeente Roermond, de provincie Limburg en Waterschap Limburg, door de bedrijven gekeken naar alternatieve maatregelen, inclusief bijbehorende subsidiëring, welke aansluiten op de primaire kering. Met de onderhavige procedure worden de gelden voor het hoogwaterbeschermingsprogramma veilig gesteld, waardoor er al voor een groot gedeelte financiering is van de hoogwaterbescherming van de Willem-Alexanderhaven. Parallel hieraan wordt door de betrokken partijen hard gewerkt aan de engineering en financiering van een integraal plan dat alle bedrijven beschermt, met als doel in de uitvoering op elkaar aan te sluiten. Er is op een later moment dus de mogelijkheid een deel van het nu voorliggende plan in te wisselen voor een plan dat alle bedrijven bescherming biedt, mits dit additioneel gefinancierd wordt.
3	De impact op de bestaande bedrijfsvoering is onvoldoende onderzocht en meegewogen. Los van de toenemende kans op steeds vaker en hogere waterstanden met alle gevolgen van dien voor de bebouwing, installaties en grondstoffen (waaronder ook schade en herstelkosten), is er ook impact op de bedrijfsvoering door veelvuldige, vroege en wellicht langdurige sluiting van de coupures in de hoogwaterkering. Deze coupures worden aangelegd om de doorgang naar het terrein van bijvoorbeeld indiener te waarborgen, waardoor het terrein van BESIX alleen al bij dreigend hoogwater continue is afgesloten en indiener verplicht is haar bedrijfsvoering op die momenten te sluiten. Kantoren, asfaltinstallatie, laboratorium en bedrijfswoning zijn dan afgesloten. Daarnaast is bijvoorbeeld op het terrein van BESIX een betoninstallatie aanwezig die in dat geval ook gesloten moet worden. In de ruimtelijke onderbouwing staat: “*Door de plaatsing van de kering wijzigt de inrichting van de verschillende bedrijven en zullen de aanwezige omgevingsvergunningen milieu of meldingen Activiteitenbesluit gewijzigd dienen te worden. De gemaakte kosten hiervoor worden door Waterschap Limburg*	Deze zienswijze komt voort uit de wens van een aantal bedrijven die in de nu aangevraagde dijkverbetering buitendijks liggen. Zoals opgemerkt in de beantwoording onder punt 2 is het nu in procedure gebrachte plan een doelmatige oplossing welke door het hoogwaterbeschermings-programma gefinancierd wordt. De wens om alle bedrijven aan de Willem-Alexanderhaven hoogwaterbescherming te bieden is genoegzaam bekend bij het waterschap en de gemeente Roermond, maar hiervoor zijn eerst additionele financiering en nadere afspraken over de technische uitgangspunten voor de realisatie nodig. Ten aanzien van het sluiten van de coupures wordt nog het volgende opgemerkt: het waterschap opereert steeds meer peil gestuurd. Dit betekent dat coupures alleen worden gesloten indien dit echt nodig is. In de praktijk betekent dit dat de coupures alleen gesloten zullen worden bij een waterstand van ca. NAP + 20.40 meter en een stijgende trend in de prognoses voor de waterstanden waarbij een acute dreiging aanwezig is op hoogwater. Dit betekent dat korte tijd na het sluiten van de coupures ook het terrein van Besix gedeeltelijk geïnundeerd zal zijn en daarmee, net als in de huidige situatie, niet bereikbaar is met impact op de bedrijfsvoering tot gevolg.

	vergoed en worden meegenomen in het minnelijk grondwervingsproces." Op basis van deze zeer algemene overweging wordt vervolgens geconcludeerd dat de bedrijven geen belemmering voor de uitvoering van de dijkversterking vormen. Deze algemene overweging maakt duidelijk dat er impact is op de bedrijfsvoering en de bestaande rechten van de buitendijks gelegen bedrijven en het bedrijventerrein. Deze gevolgen zijn echter niet (goed) in kaart gebracht. Hierdoor is geen sprake van een zorgvuldige belangenafweging, en is er dus sprake van een motiveringsgebrek.	
4	In de ruimtelijke onderbouwing wordt te makkelijk verondersteld dat bestaande rechten die bedrijven hebben op basis van de omgevingsvergunningen (milieu) en/of het Activiteitenbesluit kunnen worden aangepast. Op geen enkele wijze is onderbouwd dat dit mogelijk is. Er is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van de bedrijven in de Willem-Alexanderhaven.	Tussen de betrokken bedrijven, het waterschap en de gemeente Roermond zijn en worden er gesprekken gevoerd om te komen tot een minnelijke oplossing, ook voor wat betreft eventuele privaatrechtelijke zaken. Het Waterschap streeft hierbij naar een constructief overleg om te komen tot een prettige samenwerking en langdurige procedures te voorkomen. Hierbij wordt opgemerkt dat medewerking aan het voorliggende plan ook in het belang van de betreffende bedrijven is. In het ergste geval kan de "Dijkverbetering Roermond Willem-Alexanderhaven" niet doorgaan, wat betekent dat de betreffende bedrijven niet tegen eventuele hoge waterstanden/overstromingen beschermd zullen zijn. Ook voor de bedrijven die met uitvoering van het voorliggende plan buitendijks liggen, geldt dat als zij het voorliggende plan met succes kunnen tegenhouden, dit niet betekent dat zij dan alsnog binnendijks komen te liggen, maar dat het voorliggende plan niet doorgaat en er geen verdere bescherming tegen hoog water/overstromingen is.
5	Gelet op het voorstaande is de uitvoerbaarheid niet verzekerd.	Nu, zoals hiervoor aangegeven, sprake is van een doelmatige oplossing waarvoor financiering beschikbaar is en die tevens voldoet aan de eis van een goede ruimtelijke ordening, wordt het plan uitvoerbaar geacht en de uitvoerbaarheid als voldoende verzekerd.
6	Er is sprake van een evidente privaatrechtelijke belemmering die aan verlening van de vergunning in de weg staat. De voorgenomen besluitvorming gaat	Kortheidshalve wordt verwezen naar de beantwoording onder punt 4, waarbij er vooralsnog vanuit wordt gegaan dat er een minnelijke oplossing wordt bereikt. Mocht een

	namelijk uit van gebruik van het perceel van BESIX (een hoek bij dijkvak 1-2 en een strook land). Indien de voorgenomen besluitvorming doorgaat is BESIX namelijk niet bereid om toestemming te geven om haar besluit ten behoeve van deze omgevingsvergunning te laten gebruiken.	minnelijke oplossing niet worden bereikt dan kunnen er eventuele zwaardere middelen worden ingezet, te meer het algemene belang van bescherming tegen hoog water zwaarder weegt dan het belang van een bedrijf bij het hebben/gebruiken van een stukje grond.
7	In het ontwerpbesluit is voor zowel de activiteit 'kappen' als de activiteit 'afwijken' ten onrechte niet onderzocht of sprake is van onlosmakelijke samenhang (artikel 2.7 Wabo) met de activiteiten als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub i Wabo jo. artikel 2.2aa Bor (gebiedsbescherming op basis van de Wnb). Feitelijk wordt deze beoordeling door middel van voorschrift 5 vooruitgeschoven naar de uitvoering van het project. Er is ten onrechte niet onderkend dat dit in het kader van de vergunningverlening in kaart had moeten worden gebracht. In dit kader is van belang dat in de aanmeldnotitie staat dat ontheffingen en meldingen nodig zijn op basis van het Besluit bodemkwaliteit en de Wet natuurbescherming.	Op grond van artikel 2.7 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: 'Wabo') dient de aanvrager om een omgevingsvergunning er zorg voor te dragen dat alle onlosmakelijke activiteiten die zijn opgesomd in de artikelen 2.1 en 2.2 van de Wabo in één keer worden aangevraagd. Er is (in de zin van de Wabo) sprake van een onlosmakelijke activiteit indien één feitelijke handeling tot verschillende categorieën activiteiten als bedoeld in artikel 2.1 en artikel 2.2 van de Wabo behoort (zie artikel 1.1, eerste lid, van de Wabo). Als in verband met het bouwen van een bouwwerk (artikel 2.1, eerste, aanhef en onder a, van de Wabo) een boom moet wijken waarvoor een kapvergunning (ex artikel 2.2, eerste lid, aanhef en onder g, van de Wabo) is vereist, is er géén sprake van een onlosmakelijke activiteit. Er is namelijk geen sprake van één feitelijke handeling die kwalificeert als twee vergunningplichtige activiteiten. Immers, eerst wordt de boom gekapt en pas daarna wordt het bouwwerk gebouwd. Dit betreft dus twee afzonderlijke feitelijke handelingen, waardoor er geen sprake is van een onlosmakelijke activiteit. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld het verbouwen van een monument: Het verbouwen van een dergelijk gebouw betekent automatisch dat veranderingen worden aangebracht aan het monument. Voor deze enkele feitelijke handeling is zowel een omgevingsvergunning voor het bouwen van een bouwwerk als een omgevingsvergunning voor het wijzigen van een monument benodigd. In casu is er dus wel gekeken of er sprake is van een onlosmakelijke samenhang tussen het kappen van bomen en de bouwwerkzaamheden, maar is gebleken dat er van een onlosmakelijke samenhang geen sprake is.
Consequenties voor de uitvoeringsbesluiten		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan.		

Omgevingsvergunning kappen

Indiener OVK 001 (via zienswijzen OPPW 004, 005 en 007)		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Bij de kapvergunning valt op dat zeer summier is getoetst. Zo is niet per boom gemotiveerd waarom deze kan worden gekapt. Per toetsingsgrond staat in het ontwerpbesluit slechts een algemene overweging. Dit is gelet op het motiveringsbeginsel onvoldoende. Er moet een belangenafweging worden gemaakt. Daar is niet van gebleken. Daarbij wordt gewezen op de uitspraak van de AbRvS van 29 december 2021, ECLI:NL:RVS:2021:3018, waarin het volgende wordt overwogen: “De Afdeling stelt voorop dat het toetsingskader voor aanvragen om omgevingsvergunningen voor het vellen van houtopstand in dit geval volgt uit artikel 5 van de Bomenverordening. Daarin is vermeld op welke gronden de vergunningen door het college kunnen worden geweigerd. De Afdeling constateert, onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 24 maart 2021, ECLI:NL:RVS:2021:613, dat artikel 5, eerste lid, inhoudt dat als een of meer van de genoemde weigeringsgronden zich voordoet, een belangenafweging moet worden gemaakt.”	De bomen waarvoor een omgevingsvergunning voor het kappen moet worden verleend, zijn getoetst aan artikel 4:12a van de Apv. In dat artikel staan de weigeringsgronden genoemd op grond waarvan de vergunning *kan* worden geweigerd. Ondanks dat de laanstructuur van bomen op een industrieterrein staat, is er wel sprake van enige waarde voor het stads- en dorpsschoon. Waar mogelijk, worden delen van die laanstructuur in stand gehouden. Voor zover dat niet mogelijk is, wordt de laanstructuur door compensatie op termijn hersteld. In dit verband wordt verwezen naar de herplantplicht die als voorwaarde in het ontwerpbesluit is opgenomen. Van andere weigeringsgronden is in dit geval geen sprake. Daardoor valt niet in te zien dat de belangenafweging om tot vergunningverlening over te gaan ondeugdelijk is.
2	In het ontwerpbesluit is voor zowel de activiteit ‘kappen’ als de activiteit ‘afwijken’ ten onrechte niet onderzocht of sprake is van onlosmakelijke samenhang (artikel 2.7 Wabo) met de activiteiten als bedoeld in artikel 2.1 lid 1 sub i Wabo jo. artikel 2.2aa Bor (gebiedsbescherming op basis van de Wnb). Feitelijk wordt deze beoordeling door middel van voorschrift 5 vooruitgeschoven naar de uitvoering van het project. Er is ten onrechte niet onderkend dat dit in het kader van de vergunningverlening in kaart had moeten worden gebracht. In dit kader is van belang dat in de aanmeldnotitie staat dat ontheffingen en meldingen nodig zijn op basis van het Besluit bodemkwaliteit en de Wet natuurbescherming.	Een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder i van de Wabo juncto artikel 2.22aa van het Bor is in dit geval niet nodig, omdat er geen sprake is van een beschermd Natura 2000 gebied. Een ontheffing voor beschermde soorten is evenmin nodig. Van een onlosmakelijke samenhang is daarom geen sprake. Verder wordt opgemerkt dat in mei 2021 een actualiserend veldonderzoek is verricht ter onderbouwing van de houdbaarheid van de ecologische onderzoeken uit 2018 en 2019 (Onderzoek flora en fauna dijktraject Roermond-Alexanderhaven, 19 maart 2019, ref. CB.13.013, Waterschap Limburg 2 Roermond-Alexanderhaven flora en fauna bedrijventerreinen, 23 maart 2020, ref. CB.17.002, Waterschap Limburg). Het onderzoeksrapport van mei 2021 is gepubliceerd als onderdeel van het Bijlagenboek. In dit bijlagenboek is als Bijlage

		3 opgenomen de ‘Effectbeoordeling Natuur Roermond Alexanderhaven’. Bij deze effectbeoordeling is het vervolgens opgenomen als bijlage 6. De conclusie van het actualiserend onderzoek is dat de ecologische onderzoeken van 2018 en 2019 nog steeds bruikbaar zijn.
Consequenties voor de uitvoeringsbesluiten		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen.		

Indiener OVK 002 (via zienswijzen OPPW 006 en 008)		
Zienswijze		**Beantwoording**
1	Er is voor drie van de zestig bomen een beroep gedaan op artikel 4:11 lid 3 APV. Deze drie bomen bevinden zich op het terrein van BESIX. In artikel 4:11 lid 3 APV is – kort samengevat – een vrijstelling van het kapverbod opgenomen indien het om maximaal vijf bomen per jaar op particulier terrein gaat. Anders dan het college van B&W in navolging van de aanvrager lijkt te veronderstellen, betekent deze bepaling niet dat voor voornoemde drie bomen het kapverbod niet geldt, omdat deze bomen op particulier terrein staan. Er is sprake van één project met één aanvraag, waardoor het totaal te kappen bomen in totaal moet worden beschouwd en daarmee is artikel 4:11 lid 3 niet van toepassing.	Voor het project worden in totaal zestig bomen gekapt. Drie van de te kappen bomen staan op particulier terrein. In artikel 4:11, derde lid van de Apv staat dat het kapverbod niet geldt voor bomen op particulier terrein, niet zijnde monumentale en/of beeldbepalende bomen en wanneer de te kappen bomen niet meer dan vijf per jaar betreft. Aan die eis wordt voldaan. Er wordt geen eis gesteld dat het project in zijn totaliteit moet worden beschouwd voor het beantwoorden van de vraag of bepaalde bomen al dan niet zijn uitgezonderd van het kapverbod. Zou dit anders zijn, dan wordt voorbijgegaan aan de uitzonderingen op het kapverbod.
2	Bij de kapvergunning valt verder op dat zeer summier is getoetst. Zo is niet per boom gemotiveerd waarom deze kan worden gekapt. Per toetsingsgrond staat in het ontwerpbesluit slechts een algemene overweging. Dit is gelet op het motiveringsbeginsel onvoldoende. Er moet een belangenafweging worden gemaakt. Daar is niet van gebleken. Daarbij wordt gewezen op de uitspraak van de AbRvS van 29 december 2021, ECLI:NL:RVS:2021:3018, waarin het volgende wordt overwogen: “De Afdeling stelt voorop dat het toetsingskader voor aanvragen om omgevingsvergunningen voor het vellen van houtopstand in dit geval volgt uit artikel 5 van de Bomenverordening. Daarin is vermeld op welke gronden de vergunningen door het college kunnen worden geweigerd. De Afdeling constateert, onder verwijzing naar de uitspraak van de Afdeling van 24 maart 2021, ECLI:NL:RVS:2021:613, dat artikel 5, eerste lid, inhoudt dat als een of meer van de genoemde weigeringsgronden zich voordoet, een belangenafweging moet worden gemaakt.”	De bomen waarvoor een omgevingsvergunning voor het kappen moet worden verleend, zijn getoetst aan artikel 4:12a van de Apv. In dat artikel staan de weigeringsgronden genoemd op grond waarvan de vergunning *kan* worden geweigerd. Ondanks dat de laanstructuur van bomen op een industrieterrein staat, is er wel sprake van enige waarde voor het stads- en dorpsschoon. Waar mogelijk, worden delen van die laanstructuur in stand gehouden. Voor zover dat niet mogelijk is, wordt de laanstructuur door compensatie op termijn hersteld. In dit verband wordt verwezen naar de herplantplicht die als voorwaarde in het ontwerpbesluit is opgenomen. Van andere weigeringsgronden is in dit geval geen sprake. Daardoor valt niet in te zien dat de belangenafweging om tot vergunningverlening over te gaan ondeugdelijk is.
3	In het ontwerpbesluit is voor zowel de activiteit ‘kappen’ als de activiteit ‘afwijken’ ten onrechte niet onderzocht of sprake is van onlosmakelijke samenhang (artikel 2.7 Wabo) met de activiteiten als bedoeld in	Een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder i van de Wabo juncto artikel 2.22aa van het Bor is in dit geval niet nodig, omdat er geen sprake is van een beschermd Natura 2000 gebied. Een

	artikel 2.1 lid 1 sub i Wabo jo. artikel 2.2aa Bor (gebiedsbescherming op basis van de Wnb). Feitelijk wordt deze beoordeling door middel van voorschrift 5 vooruitgeschoven naar de uitvoering van het project. Er is ten onrechte niet onderkend dat dit in het kader van de vergunningverlening in kaart had moeten worden gebracht. In dit kader is van belang dat in de aanmeldnotitie staat dat ontheffingen en meldingen nodig zijn op basis van het Besluit bodemkwaliteit en de Wet natuurbescherming.	ontheffing voor beschermde soorten is evenmin nodig. Van een onlosmakelijke samenhang is daarom geen sprake. Verder wordt opgemerkt dat in mei 2021 een actualiserend veldonderzoek is verricht ter onderbouwing van de houdbaarheid van de ecologische onderzoeken uit 2018 en 2019 (Onderzoek flora en fauna dijktraject Roermond-Alexanderhaven, 19 maart 2019, ref. CB.13.013, Waterschap Limburg 2 Roermond-Alexanderhaven flora en fauna bedrijventerreinen, 23 maart 2020, ref. CB.17.002, Waterschap Limburg). Het onderzoeksrapport van mei 2021 is gepubliceerd als onderdeel van het Bijlagenboek. In dit bijlagenboek is als Bijlage 3 opgenomen de ‘Effectbeoordeling Natuur Roermond Alexanderhaven’. Bij deze effectbeoordeling is het vervolgens opgenomen als bijlage 6. De conclusie van het actualiserend onderzoek is dat de ecologische onderzoeken van 2018 en 2019 nog steeds bruikbaar zijn.
Consequenties voor de uitvoeringsbesluiten		
De zienswijze leidt niet tot het aanpassen van het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen.		

3. Wijzigingen

3.1 Projectplan Waterwet

De kenbaar gemaakte zienswijzen worden deels gevolgd en geven, conform vermelding in onderstaande tabel, aanleiding tot de volgende aanpassingen van het Projectplan Waterwet:

Aanpassing	**Aanleiding**	**Aanpassing in volgende documenten**	**Betrokkenen**	**Effect**
In par. 4.2 wordt een aanvullende tekst opgenomen ten aanzien van verplichte coördinatie door de toekomstige aannemer van eventueel gelijktijdig in uitvoering zijnde werken, met als doel hinder zoveel mogelijk te voorkomen	Zienswijzen 1 en 2, punt 3.	- Projectplan	- Stakeholders	- beperken hinder tijdens uitvoering
Het gestelde in het Ontwerp Projectplan Waterwet (blz. 25, 4e alinea), is niet correct geformuleerd. Voor dijkvak 8 geldt namelijk dat de nieuwe waterkering wordt aangebracht in de strook grond gelegen tussen de blokkenwand van Menten Metaalrecycling en de blokkenwand van Kalle & Bakker. Dit betekent dat voor DV8 in het huidige referentieontwerp geen aanspraak wordt gemaakt op permanent ruimtebeslag binnen de beschikbare ruimte binnen de blokkenwand op het bedrijventerrein van Menten Metaalrecyling. Na realisatie van de waterkering zal de blokkenwand in DV8 worden teruggeplaatst op dezelfde locatie als in de huidige situatie. Bij Kalle & Bakker kan door toepassing van de CSM-techniek de aanwezige blokkenwand grotendeels blijven staan en is alleen ter plaatse van de hoekpunten van dijkvak 8 een beperkt ruimtebeslag benodigd. De tekst in het projectplan zal op dit punt worden aangepast.	Zienswijze 3, punt 1.	- Projectplan	- Menten Metaalrecycling - Kalle & Bakker	- vervallen permanent ruimtebeslag - (deels) vervallen tijdelijk ruimtebeslag
Op basis van de uitkomsten van nader onderzoek heeft het Waterschap besloten het referentieontwerp in dijkvak 9 en 10 aan te passen. Hierbij wordt de waterkering aan de buitenzijde van de aanwezige blokkenwand in de toegangsweg Mijnheerkensweg gesitueerd. Concreet betekent dit voor Menten Metaalrecycling dat de huidige blokkenwand bij DV9 niet tijdelijk zal worden verwijderd en er in DV9 geen tijdelijke werkruimte nodig is op het bedrijfsterrein van Menten Metaalrecycling behoudens lokaal ter plaatse van de hoek waar DV9 aansluit op DV8 en ter plaatse	Zienswijze 3, punt 1 en 6.	- Projectplan - Referentie ontwerp	- Menten Metaalrecycling - Kalle & Bakker - Gemeente	- vervallen permanent ruimtebeslag - vervallen tijdelijk ruimtebeslag - beperking risico's - aanpassing Legger

van de coupure. De gehele toegangsweg wordt ca. 1m opgeschoven in noordoostelijke richting. De beschreven ontwerpwijziging zal zowel in tekst als op tekening worden doorgevoerd in het Projectplan waterwet. Naar aanleiding van het verplaatsen van de kering worden ook de ligging van de Mijnheerkensweg en de toegangspoort naar het terrein van Kalle & Bakker aangepast.				
Optimalisatie van de inritconstructie Mijnheerkensweg bij Bedrijfsterrein Menten Metaalrecycling waarmee het ruimtebeslag voor de aanpassing van de terreinverharding wordt beperkt.	Zienswijze 3, punt 3	- Projectplan - Referentie ontwerp	- Menten Metaalrecycling	- beperking permanent ruimtebeslag (van ca. 15 naar 5m)
Ter beperking van het risico op schade aan de vloeistofdichte vloer bij Bedrijfsterrein Menten Metaalrecycling wordt bij DV8 en DV9 een constructieve CSM-wand met betonnen bovenbouw toegepast.	Zienswijze 3, punt 9.	- Projectplan - Referentie ontwerp	- Menten Metaalrecycling	- beperking risico's
Aanpassing put overstortleiding bij Besix in DV2. Ter plaatse van de buitendijkse put wordt binnendijks een nis in het ontwerp aangebracht waardoor deze put niet langer op het terrein van BESIX ligt.	Zienswijze 8, punt 26	- Projectplan - Referentie ontwerp	- Besix	- beperking ruimtebeslag - aanpassing Legger
Tekstgedeelte hoofdstuk 3, blz. 24, aangaande de opbouwhoogte ter plaatse van de coupures wordt verduidelijkt.	Zienswijze 8, punt 35	- Projectplan	- Besix	- toelichting tekstueel aangepast voor betere leesbaarheid
Aanpassing asfaltverharding naar bestrating bij in- / uitrit Besix	Zienswijze 8, punt 36	- Projectplan - Referentie ontwerp	- Besix	- verbetering verkeers-veiligheid

Voor het overige worden de kenbaar gemaakte zienswijzen niet gevolgd en leiden deze niet tot aanpassingen in het Projectplan Waterwet.

Daarnaast zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd:

- Het ontwerp of de uitgangspunten van de dijkversterking Willem-Alexanderhaven zijn op enkele onderdelen gewijzigd. Hieronder zijn de belangrijkste wijzigingen beschreven en is op hoofdlijnen aangegeven welke aanpassingen in het projectplan Waterwet zijn doorgevoerd:

Aanpassing	**Aanleiding**	**Aanpassing in volgende documenten**	**Betrokkenen**	**Effect**
Par. 4.2, Globale planning wordt aangepast	Met huidige inzichten wordt verwacht dat realisatie van de dijkversterking niet eerder dan in Q2-2024 kan aanvangen.	- Par. 4.2 Projectplan	- Stakeholders	- vertraging start uitvoering

3.2 Leggerwijziging

De kenbaar gemaakte zienswijzen tegen de leggerwijziging geven geen aanleiding tot het aanpassen van het uitvoeringsbesluit.

Wel is het leggertekening, behorend bij het definitieve besluit leggerwijziging aangepast ten opzichte van het ontwerp besluit leggerwijziging als gevolg van wijzigingen in het referentieontwerp van het definitieve Projectplan Waterwet. Het betreft de volgende aanpassingen:

- Dijkvak 9: verschuiving aslijn waterkering en coupure incl. bijbehorende beschermingszonering
- Dijkvak 10: verschuiving aslijn waterkering incl. bijbehorende beschermingszonering

Verder is de tekst van de te volgen procedure en de rechtsmiddelen in het besluit leggerwijziging aangepast. Naar het oordeel van de Raad van State betreft het leggerwijzigingsbesluit een besluit ter uitvoering van het projectplan. Omdat het gaat om het aanleggen / wijzigen van een primaire waterkering moet zowel voor het projectplan Waterwet als voor de daarbij horende uitvoeringsbesluiten, waaronder dit leggerwijzigingsbesluit, de projectprocedure voor waterstaatswerken (paragraaf 5.2 Waterwet) worden gevolgd. De Raad van State heeft geconcludeerd dat beroep tegen de leggerwijziging daarom niet dient te worden ingediend bij de Rechtbank. Een beroep tegen de leggerwijziging wordt om deze reden niet doorgezonden aan de Rechtbank Roermond, maar wordt rechtstreeks door de Raad van State in behandeling genomen. In het definitieve besluit zijn de betreffende teksten hierop aangepast.

3.3 Uitvoeringsbesluiten gemeente

Omgevingsvergunning kappen

De kenbaar gemaakte zienswijzen tegen de omgevingsvergunning kappen geven geen aanleiding tot het aanpassen van het besluit (tot verlening van de vergunning).

Omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan

De kenbaar gemaakte zienswijzen tegen de omgevingsvergunning afwijken bestemmingsplan geven geen aanleiding tot het aanpassen van het besluit (tot verlening van de vergunning).