

RAADSINFORMATIEBRIEF (RIB)

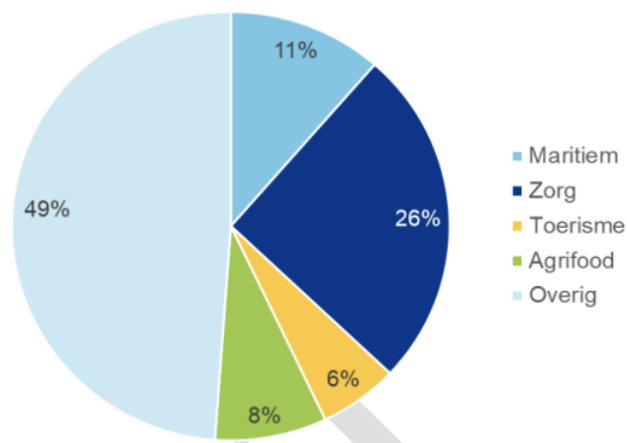
Zaaknummer : Z/23/120210
Documentnummer: D/24/162638
Inlichtingen: Maarten Mertens
Team: Fysiek Domein
Portefeuillehouder: Portefeuillehouder
Snijckers
Onderwerp: Gebiedsvisie haven
Maasbracht
Bijlage:

Aan de leden van de raad van de gemeente Maasgouw

Geachte leden van de raad,

In de Omgevingsvisie van Maasgouw is havengebied Maasbracht aangemerkt als één van de kansrijke gebiedsontwikkelingen waarvoor een deelgebiedsvisie moet komen. Deze is momenteel in ontwikkeling. Graag informeren wij u over de ontwikkeling van de gebiedsvisie in aanloop van besluitvorming in de raad in 2025.

In het Economisch Profiel van de gemeente Maasgouw (2022) is de Nautische bedrijvigheid als een belangrijke stuwende sector naar voren gekomen. Deze nautische bedrijvigheid vormt een cluster waar 11% van de economische waarde van de gemeente Maasgouw in gerealiseerd wordt. Het cluster bestaat vooral uit kleinere MKB bedrijven die een sterke keten van producenten, leveranciers en onderaannemers vormen. De nautische sector zorgt niet alleen voor banen in die industrie maar waaiert qua impact breed uit over andere bedrijven in de gemeente. Haar aanwezigheid is daarmee een katalysator voor meer bedrijvigheid en voorzieningen.



Met deze brief stellen wij u op de hoogte van het doel van de visie en de belangrijkste inhoudelijke uitgangspunten, het proces van totstandkoming en de planning richting besluitvorming. De opbouw is als volgt:

1. Proces van totstandkoming
2. Doel
3. Gebieds-DNA
4. Uitdagingen
5. Toekomstbeeld
6. Planning besluitvorming

1 Proces van totstandkoming

De integrale visie havengebied Maasbracht is tot stand gekomen via een aantal stappen waarbij input breed is opgehaald en onderzocht, om vervolgens tot één integrale gebiedsvisie en toekomstbeeld te komen. In verschillende bijeenkomsten en via fysieke en digitale (groeps)gesprekken zijn de partijen die een belang hebben in het gebied betrokken bij de totstandkoming van de visie. Dit betreffen partijen zoals gevestigde bedrijven en bewoners, grondeigenaren waaronder Rijkswaterstaat, natuurbeheerders en medeoverheden. Hun belangen zijn afgewogen en hun inbreng is meegenomen.

Eerst werd de *scope* (opgave en afbakening plangebied) van de visie helder, vervolgens zijn het karakter van het gebied (DNA) en belangen en ambities van verschillende stakeholders onderzocht. In de laatste stappen zijn samen met stakeholders gewenste toekomstbeelden opgesteld, die de basis legden voor het toekomstbeeld. Aan het begin van het traject en aan het einde van het visievormingsproces is ook een m.e.r. (milieueffectrapportage) scan uitgevoerd. Voor activiteiten met mogelijk nadelige gevolgen voor de omgeving en natuur moet namelijk een milieueffectrapportage worden doorlopen, waarmee het milieubelang een volwaardige plaats krijgt in besluitvorming. Uit deze m.e.r. scan zijn geen signalen gekomen voor m.e.r.-plicht van ambities of ontwikkelingen zoals in deze visie opgenomen.

2 Doel en afbakening

De integrale gebiedsvisie havengebied Maasbracht geeft een toekomstbeeld van de gewenste ontwikkelingen in het havengebied richting 2035 en verder. In de onderstaande figuur staat de ruimtelijke afbakening van deze visie weergegeven, ook wel het plangebied genoemd.



Afbakening plangebied, BCI, RHDHV, 2024

Met deze visie wordt richting en ruimte gegeven aan de verschillende ambities en waarden in het plangebied en de huidige verrommeling en oneigenlijk gebruik wordt bestreden. Ook wordt ingespeeld op grote opgaven en ontwikkelingen in de aankomende jaren zoals klimaatverandering en verduurzaming, veranderingen in de scheepvaart en versterking van landschap en vestigingsklimaat.

3 Gebieds-DNA

De gebiedsvisie is gebaseerd op het karakter en de krachten van het gebied, dit noemen we het gebieds-DNA.

Karakter van het gebied: kenmerkend voor het havengebied van Maasbracht is het landschap dat eerst door de Maas en later door ingrepen van de mens (aanleg van kanalen, sluis en grindwinning) is ontstaan. Hiermee zijn de bepalende Maasplassen ontstaan waarmee veel karakteristieken van het landschap en natuur tot hun recht komen. Naast de landschappelijke karakteristieken die zich gevormd hebben door de rijke historie kennen het havengebied en haar omgeving nog een belangrijk kernthema: de havenindustrie. In de jaren '30 was de haven Maasbracht één van de grootste binnenvaarthavens in Nederland met een omvangrijke kolenoverslag. Na de aanleg van het Julianakanaal vond een verschuiving plaats naar scheepsbouw- en -reparatieactiviteiten, ook ontstond er zand en grindwinning en vond er op- en overslag plaats. Naast deze industriële activiteiten ontstond er ook recreatievaart met de daarbij behorende bedrijvigheid.

Gebiedswaarden: zijn de dragers van het karakter van het havengebied Maasbracht. De vier belangrijkste gebiedswaarden zijn:

- **Economie:** het havengebied van Maasbracht is onderdeel van een regionale en nationale structuur van binnenhavens/binnenvaart. Het plangebied is een nautisch-industrieel cluster (met scheepsbouw- en onderhoudscluster, bunkering, en watersportfuncties) en kent synergie met (andere bedrijven in) het dorp Maasbracht.
- **Ecologie, natuur en landschap:** het havengebied van Maasbracht ligt in groenblauw buitendijks gebied langs de Maas en het kanaal en wordt gekenmerkt door de vele water(wegen) en een groene omkadering van oevers, dorpsgezicht en havenfuncties, ook is het gebied de ecologische verbinding tussen de natuurgebieden in het zuiden (waaronder Natura-2000 gebied de Grensmaas) en de natuurgebieden ten noorden van de A2.
- **Logistiek:** het havengebied van Maasbracht heeft een belangrijke strategische positie in de (inter)nationale goederenvervoer-corridor en maakt onderdeel uit van Blueports, de samenwerking tussen binnenhavens in de provincie Limburg en daarbuiten.
- **Recreatie:** het havengebied van Maasbracht is aantrekkelijk door recreatieve (wandelen en fietsen) netwerken, watersport en waterrecreatie.

4 Uitdagingen

Richting 2035 en verder krijgt het Havengebied Maasbracht te maken met verschillende uitdagingen die van invloed zijn op het gebied en op de stakeholders die gebruik maken van het plangebied. Deze zijn samengevat:

- **Landschap en leefomgeving:** werken, wonen en recreëren vragen om steeds meer ruimte, terwijl de mens ook steeds meer waarde hecht aan een sterke kwaliteit van de leefomgeving. De uitdaging is om een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving te behouden en te versterken, waaronder landschappelijke, natuur- en ecologische waarden en het functioneren als ecologische noord-zuid verbinding.
- **Binnenvaart:** de verwachting is dat de binnenvaart sector groeit in de aankomende decennia, tegelijkertijd heeft de binnenvaart de uitdaging om te verduurzamen. Uitdaging is om het havengebied in te richten voor grote schepen. Daarnaast is fysieke en milieuruimte nodig voor ontwikkelingen zoals een clean energy hub (tankstation van de toekomst voor de binnenscheepvaart) en scheepsreparatie en -bouw.
- **Binnenhavens:** binnenhavens worden belangrijke strategische locaties voor circulaire en duurzame industrie en krijgen grote uitdagingen, zoals ruimte voor uitbreiding, revitaliseren van inrichting, professionalisering van havenbeheer. Samenwerking tussen bedrijven en overheden is nodig, zowel in de binnenhavens zelf als tussen de havens onderling. Deze gebiedsvisie is een onderlegger daarvoor.

- *Circulariteit*: de nationale ambitie is om 100% circulair te zijn in 2050. Dit vraagt ook om circulair omgaan met materialen in nautische reparatieclusters. De uitdaging is om het havengebied Maasbracht mee te laten doen in circulaire ambities.
- *Watergebonden kavels*: de vraag naar watergebonden kavels neemt toe terwijl het aanbod in Nederland afneemt. Uitdaging is om watergebonden kavels optimaal te benutten voor watergebonden functies zoals nautisch, logistiek en industrie wat vraagt om een heldere profilering voor het havengebied Maasbracht.

5 Toekomstbeeld

Het havengebied van Maasbracht is in 2035 groendooraderd en dit groen is in harmonie met de directe omgeving. In het gehele gebied wordt ook de ambitie van natuurinclusief ondernemen omarmd. Daarnaast bieden groen en natuur ontspanningsmogelijkheden en verbeterde zichtlijnen.

Iedereen is welkom in het havengebied en kan gebruik maken van de kwaliteiten die het te bieden heeft. Recreanten kunnen wandelen op de landtong of op een bootje stappen in de jachthaven aan de zuidzijde van het plangebied, terwijl in het middendeel uiteenlopende industriële bedrijfsfuncties zorgen voor werkgelegenheid in scheepsonderhoud- en reparatie.

Het havengebied valt te verdelen in drie deelgebieden: noord, midden en zuid. Ieder deelgebied heeft een eigen karakter en toekomstbeeld met bijbehorende ambities, hier volgt een samenvatting per deelgebied.

Noord: rust, natuur en nautisch gebruik op de landtong. De landtong maakt onderdeel uit van het groenblauwe netwerk van natuurgebieden, verbindingzones in het gebied van de Maas en Maasplassen. Groen en ecologie wordt versterkt door extensief groenbeheer en reductie van verlichting. Bezoekers te voet zijn welkom. De plaatsing van een zakpaal in combinatie met intensievere handhaving vermijdt dat gemotoriseerde voertuigen het noordelijk deel betreden en voorkomt oneigenlijk gebruik van het gebied. Een wenteltrap vanaf het voetpad langs de A2, een kunstwerk in combinatie met uitkijkpunt in het noorden van de landtong als *landmark* en een struinp pad vergroten de aantrekkelijkheid voor wandelaars en passanten, waarbij de landtong op sommige plekken iets verlaagd wordt ten behoeve van de rivierkundige stroming. In de oksel van het gebied is er aan de kant van het Julianakanaal de functie van vluchthaven voor schepen en van sluishaven voor binnenvaartschepen die tijdelijk geen gebruik kunnen maken van de sluis in Maasbracht. Of hier ook plek geboden moet worden voor tijdelijke ligging van duwbakken is afhankelijk van de noodzaak hiervoor vanuit het bedrijfsleven en de opties voor andere geschiktere locaties in de nabije omgeving, in dat geval zal deze groen omzoomd worden en ingepast in het landschap.

Midden: reuring, duurzame haven in het middengebied. Het havengebied van Maasbracht heeft een belangrijke rol in het (Vlaams-)Nederlandse netwerk van binnenhavens en duurzame havenactiviteiten zullen verder ontwikkelen. In deelgebied Midden blijven de nautische bedrijfsactiviteiten centraal staan met de ontwikkeling van het netwerk van samenwerkende binnenhavens die door de Provincie Limburg loopt (Blueports), met aanbod van duurzame brandstoffen voor binnenvaartschepen. Hiermee worden naast economische kansen ook maatschappelijke duurzame ambities benut. Bij de inrichting en ontwikkeling van de ruimte is aandacht te hebben voor ruimtelijke kwaliteit en groene dooradering, hiermee wordt de kern van het havengebied een aantrekkelijke werklocatie. De ruimte voor bedrijvigheid blijft behouden en is specifiek bestemd voor nautische en industriële, watergebonden bedrijvigheid, ook blijft de hoge milieucategorie behouden. Daar waar mogelijk worden erfpachtcontracten voor langere duur afgesloten zodat investeren in kavelontwikkeling en kadevoorzieningen aantrekkelijker wordt. Voor verkeer over de Bunkerhaven wordt de weg op plekken waar mogelijk verbreed met grasbetonsteen, zodat trucks elkaar kunnen passeren. Net ten noorden van de keerlus wordt een parkeerplaats gerealiseerd voor sportvissers en wandelaars, zodat niet meer op de keerlus of in de berm geparkeerd hoeft te worden. Deze locatie is tegelijkertijd ook een ideale plaats voor sportvissers om er de hengel uit te gooien. De combinatie van wonen in nautisch-industrieel gebied is niet houdbaar voor de toekomst.

Zuid: ruis, watergebonden recreatie gekoppeld aan de haven. Aan de Oude Maas en dicht tegen Natura 2000 gebieden aan is een duurzaam en groen recreatief cluster gecreëerd. Ondersteunende, duurzame faciliteiten worden toegevoegd, zoals aanbod van duurzame brandstoffen (walstroom), oplaadpunten, riolering en afvalvoorzieningen, omgeven door groen. Hiermee blijft de zuidelijke haven onderdeel een groot recreatief en toeristisch netwerk binnen de waterrecreatie van de Maasplassen en aan recreatieve

routes. Het havengebied Maasbracht vervult een lokale recreatiefunctie, maar is ook schakel in het grote recreatieve netwerk van de regio.

De onderstaande figuur vat het toekomstbeeld samen.



Toekomstbeeld havengebied Maasbracht, BCI, RHDHV, 2024

6 Planning besluitvorming

Volgens de inspraakverordening Maasgouw wordt de ontwerp gebiedsvisie Haven Maasbracht gedurende 6 weken ter inzage gelegd en gepubliceerd. Gedurende deze termijn kan iedereen een zienswijze op de ontwerp gebiedsvisie Haven Maasbracht indienen bij de gemeenteraad.

De gemeenteraad zal een besluit nemen over de vaststelling van de gebiedsvisie Haven Maasbracht. Eventuele inspraakreacties die worden ingediend, zullen bij de besluitvorming worden betrokken. De planning is om de vaststelling van de gebiedsvisie door de gemeenteraad te agenderen voor een raadsvergadering in het eerste kwartaal van 2025.

7 Financiën

Het beschikbare budget 2024 voor het programma gebiedsontwikkelingen is niet meer toereikend om de uitgaven af te dekken. Er is nog een restant van ongeveer € 24.700 voor de rest van het jaar 2024 waaruit alle nog te maken kosten voor dit jaar voor het gehele programma gebiedsontwikkelingen betaald dienen te worden.

Om de resterende factuur en de kosten van het opstellen van het uitvoeringsprogramma te betalen is afgerond € 75.000 aan extra dekking nodig. We stellen dan ook voor om dit bedrag in de 2^e prorap 2024 bij te ramen als onderdeel van de totale bijstelling in de 2^e prorap.

MER-Beoordeling

Er kan geen MER-Beoordelingsbesluit door het college of de raad te worden genomen. De plannen zijn hiervoor onvoldoende concreet. Wel dient in de visie een paragraaf ten aanzien van de MER-Scan te worden opgenomen met daarin de conclusie van de MER-Scan. De MER- Scan dient als bijlage toegevoegd te worden.

Na vaststelling wordt de gebiedsvisie Haven Maasbracht op de gebruikelijke wijze gepubliceerd.

Bijlage: Presentatie college tweede termijn.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Maasgouw,

De secretaris,



C.M. Keersmaekers

De burgemeester,



D.W.J. Schneider