

VERSLAG KLANKBORDGROEP UITBREIDING HAVEN HEIJEN

Onderwerp/betreft

4^e Bijeenkomst Klankbordgroep uitbreiding Haven Heijen

Datum

9 januari 2019

Locatie

Gemeentekantoor Gennep

Tijd

19.30 – 22.15 uur

Kenmerk/Archiefnummer

190109_Verslag 4^e bijeenkomst KBG Haven Heijen

Versie/Status

Concept

Aanwezig

- Leden Klankbordgroep: Huub Dinghs - voorzitter, Anton van Dijk en Will Verwer namens bewoners Rijksvluchthaven, Frits Basten namens Hèjje Mojjer, Elly Gijsbers namens Heijen en Jan Kuppen namens Viswaterbeheersvereniging Gennep
- Gemeente Gennep: wethouder Janine van Hulsteijn en Sjoerd Peters;
- AVG: Tijn Koppelman;
- Teunesen Zand en Grint: Joop Teunesen, Werner Teunesen, Jaap Deutekom en Gerda Franken (notulist);
- Adviseurs: Matthijs Vrij Peerdeman (Sweco), Jan van de Mortel (Groen & Co), Tony Kessen (Peutz), Danny Walraven (Goudappel Coffeng) en Tom Thijssen (Tonnaer).

Afwezig

Ruud Roelofs (bewoners Rijksvluchthaven), Bart Bardoel (Bedrijventerreinvereniging), Ger Cuijpers (Hèjje Mojjer), Ramon Janssen (AVG) en Tiny Teunesen (Teunesen Zand en Grint).

Agendaleden

John Lacroix en Joyce Simonis (Provincie Limburg), wethouder Peter Lucassen en Nol van Laarhoven (Gemeente Gennep)

nr.	omschrijving	actie
1.	Opening en vaststelling agenda • Huub opent de bijeenkomst en heet iedereen van harte welkom bij de 4^e bijeenkomst van de Klankbordgroep. Huub wenst iedereen nog de beste wensen voor het nieuwe jaar en een kort voorstelronde volgt. • Frits deelt mede dat Ger Cuijpers de vergaderingen niet meer zal bijwonen. • Huub geeft aan dat het alweer enige tijd geleden is dat de Klankbordgroep bij elkaar is geweest en dat Jaap bij agendapunt 2 zal toelichten wat er in de tussentijd allemaal is gebeurd.	
2.	Samenvatting werkzaamheden afgelopen periode • Jaap legt uit dat men de vorige keer druk bezig was om de onderzoeken op te stellen en dat verwacht werd dat dit in juni / juli klaar zou zijn. De conceptrapporten waren in juli klaar, waarna deze in augustus conform afspraak voor een eerste beoordeling aan de ambtelijke vertegenwoordigers van de bevoegde gezagen zijn voorgelegd. Deze beoordeling heeft enkele maanden geduurd. In september heeft tussentijds overleg met Rijkswaterstaat en de woonarkbewoners plaatsgevonden. Naar aanleiding van de opmerkingen van de bevoegde gezagen is er voor verkeer een aanvullende meting en kruispuntenanalyse opgesteld en zijn enkele rapporten aangepast. De definitieve rapporten en het voorontwerpbestemmingsplan waren medio december klaar, waarna alles formeel als voorontwerp is ingediend bij de Gemeente Gennep. De stukken zullen eerdaags ter inzage worden gelegd waarna de inspraakprocedure start.	

nr.	omschrijving	actie
3.	Verslag 3^e bijeenkomst Klankbordgroep d.d. 7 maart 2018 • Anton merkt op dat het verslag nog steeds concept is. • Huub legt uit dat het verslag eerst definitief wordt na behandeling vandaag ter vergadering, nadat eventuele correcties op het verslag hebben plaatsgevonden. • Er zijn verder geen opmerkingen op de notulen en het verslag wordt vastgesteld. Verslag bijeenkomst met Rijkswaterstaat d.d. 21 september 2018 Jaap legt uit dat dit verslag bij de stukken is gevoegd omdat de aanleiding voor het overleg met Rijkswaterstaat voortkwam uit een vraag tijdens de vorige bijeenkomst van de Klankbordgroep. • Anton heeft dezelfde opmerking over de concept status als bij het verslag van de Klankbordgroep. • Blz. 1: Anton merkt op dat hij tijdens de rondvraag van de bijeenkomst van de Klankbordgroep op 7 maart 2018 aan Jaap heeft gevraagd wat een onderwaterdepot was en of hij dat moest zien als een grindwasinstallatie. Volgens Anton zou hierop door Jaap bevestigend zijn geantwoord, maar dit ziet Anton niet terug in het verslag. • Jaap legt uit dat een onderwaterdepot geen grindwasinstallatie is. Een onderwaterdepot wordt gebruikt als onderwateropslag voor als er meer grind aangevoerd wordt dan meteen verwerkt kan worden. Het gaat dan om maximaal 5 x per jaar grind storten en maximaal 2x per jaar legen (zie ook agendapunt 5). Of en waar er mogelijk een grindwasinstallatie komt, is nu nog niet bekend. • Er zijn verder geen opmerkingen op de notulen en het verslag wordt vastgesteld.	
4.	Toelichting uitgevoerde onderzoeken t.b.v. MER en bestemmingsplan: a) Verkeersonderzoek (Danny Walraven) Danny geeft een toelichting op het verkeersonderzoek en legt uit hoe het onderzoek is opgezet, uitgevoerd en wat de resultaten zijn. • Frits onderschrijft de conclusie van Danny dat voor de kern Heijen de situatie bij de Hoofdstraat na aanpassing van de 'fantasiekruising' beter is geworden, maar is van mening dat de kruising zelf niet veiliger is dan eerst. Het is een onveilige en gevaarlijke situatie volgens Frits, met name voor het fietsverkeer. Ook de Gemeente vindt volgens Frits dat deze kruising aangepast moet worden en heeft dit opgenomen in het collegeprogramma. Danny legt uit dat niet objectief verkeerskundig te onderbouwen is dat de kruising gevaarlijk is. • Elly vraagt of er contact is geweest met de verkeerskoepel, aangezien de verkeerskoepel ook onderzoek naar de kruising heeft gedaan. Danny antwoordt dat de Gemeente met het verkeersonderzoek heeft meegekeken en dat ook de situatie ter plaatse is bekeken. Sjoerd vult aan dat er gemeente breed gekeken wordt naar verkeersonveilige situaties en dat de kruising Hoofdstraat/Hoogveld daar één van is. Janine bevestigt dat de gemeente dit kruispunt wil aanpakken. • Frits vraagt wat er meegenomen wordt in het rekenmodel bij de groeifactor. Danny legt uit dat gerekend wordt met het regionaal bestuurlijk vastgestelde verkeersmodel waarin de toekomstige economische ontwikkelingen zijn meegenomen. Er dient volgens dit verkeersmodel in de toekomst rekening gehouden te worden met beperkte krimp. Janine vertelt dat de Gemeente over recente cijfers beschikt dat deze regio op dit moment nog niet krimpt. Danny legt uit dat dit een zogenaamde anticipeerregio is. Dat betekent dat de regio nu	

nr.	omschrijving	actie
	nog stabiel is of groei heeft, maar volgens het verkeersmodel wel in 2030 krimpt. • Frits vraagt of de verkeerstelling gevarieerd op de dag heeft plaatsgevonden en of het aantal fietsers ook bekend is. Danny antwoordt dat er twee weken lang elke dag continu geteld is op basis van daggemiddelden. Ook het fietsverkeer is geteld en meegenomen in de rapportage onder andere bij de kruispuntanalyse. Elly zou graag zien dat er een plan voor fietsers zou komen. • Will vraagt of de aansluiting vanaf Gennep op de Hoofdstraat (ten zuiden van de N271) in het onderzoek is meegenomen. Danny antwoordt dat de wachttijd van deze kruising niet is onderzocht, maar dat de verwachting is dat dit kruispunt een gunstigere wachttijd heeft dan de kruising Hoofdstraat / Hoogveld. • Frits vraagt of de alternatieve ontsluitingsroute via het Hoogveld - die in het rapport als onwenselijk en ongeschikt wordt aangemerkt – wel geschikt te maken is. Danny antwoordt dat deze route de bedrijfsvoering van de aanwezige bedrijven belemmert en bovendien tot onveilige situaties leidt. Ook zullen er onder andere woningen gesloopt moeten worden. Frits verwijst naar één van de eerste gesprekken waarin door de initiatiefnemers is gezegd dat een alternatieve route veel geld ging kosten, terwijl dit wel een goede oplossing zou kunnen zijn. Joop benadrukt dat een alternatieve route over het Hoogveld voor meer onveilige situaties zal zorgen en daardoor ongewenst en ongeschikt is. • Frits vraagt of dit betekent dat de overlast die Heijen nu al heeft alleen maar groter zal worden en dit zal moeten accepteren? Danny antwoordt dat de Hoofdstraat een ontsluitingsfunctie heeft en ook berekend is op de genoemde toekomstige aantallen verkeersbewegingen. Verkeerskundig gezien zijn er geen knelpunten. • Frits merkt op dat het college in haar collegeprogramma heeft staan dat het kruispunt veiliger gemaakt moet worden en dat verkeersbewegingen en de overlast geminimaliseerd moeten worden. Wat Frits betreft zal de overlast van aan- en afvoer in Heijen eerst opgelost moeten worden, voordat er gegraven kan worden. • Jaap benadrukt dat we met de situatie zitten dat we eerst gaan bestemmen en pas later weten welke bedrijven er gaan komen. Er wordt nu gerekend met CROW kengetallen in een worstcase-scenario waar deze verkeersaantallen uit komen, omdat de wet- en regelgeving dit voorschrijft. In de praktijk zullen deze aantallen op geen enkele wijze aan de orde zijn. b) Milieuonderzoeken (Tony Kessen) Tony legt uit welke milieu onderzoeken zijn uitgevoerd. Daarbij is uitgegaan van de wettelijke richtlijnen en een worstcase-scenario. • Will vraagt hoe het onderwaterdepot in het geluidsonderzoek is meegenomen, of er rekening is gehouden met de wind en of het onderwatergeluid is meegenomen. Tony antwoordt dat in het geluidsonderzoek het onderwaterdepot een geluidemissie heeft gekregen. Er zijn geen metingen gedaan op onderwatergeluid. Dit kan niet worden gemeten, omdat het er nog niet is. Er wordt boven de grond getoetst met behulp van een erkend rekenmodel. In het rekenmodel is rekening gehouden met de windrichting op basis van meteoraamcondities in combinatie met een meteocorrectie. Dit is conform de wettelijk vastgelegde verplichte rekenmethode (HMRI). • Frits vraagt of de geluidsoverlast bij de woonboten en de woningen Hoofdstraat toeneemt. Tony geeft aan dat het geluid bij de onderzochte woningen en	

nr.	omschrijving	actie														
	woonboten in het worstcase-scenario gemiddeld met 1dB toe zal nemen. Dit is beperkt. Sjoerd vult aan dat de geluidsbelasting op de woningen eerder ook al berekend en gemeten is en dat daaruit blijkt dat de geluidsbelasting op dit moment al relatief hoog is los van dit plan. - Will vraagt of de scheepvaart is meegenomen in het luchtkwaliteitsonderzoek. Tony antwoordt dat de scheepvaart is meegenomen in het onderzoek. Er is een inschatting gemaakt van het aantal schepen dat de haven nu bezoekt en dadelijk zal bezoeken en dat is meegenomen in het onderzoek qua geluid en luchtkwaliteit. Ook al is er sprake van een toename, dit is acceptabel omdat het woon- en leefklimaat nu goed is en de toename ruim onder de grenswaarden blijft. Op verzoek van de vergadering wordt onderstaande tabel met de scheepvaartbewegingen in het verslag opgenomen. <i>t4.3 Scheepvaart over de Maas.</i> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="311 719 373 741" rowspan="2">Locatie</th><th colspan="2" data-bbox="754 719 1302 741">Verkeersintensiteiten binnenvaart [scheepvaartbewegingen per dag]</th></tr> <tr> <th data-bbox="772 757 922 779">Autonome situatie</th><th data-bbox="1091 757 1321 779">Toename (alle alternatieven)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="311 797 592 819">Maas – ten noorden van het plangebied</td><td data-bbox="836 797 858 819">71</td><td data-bbox="1203 797 1219 819">6</td></tr> <tr> <td data-bbox="311 837 507 860">Insteek naar het plangebied</td><td data-bbox="836 837 858 860">12</td><td data-bbox="1195 837 1219 860">12</td></tr> <tr> <td data-bbox="311 878 580 900">Maas – ten zuiden van het plangebied</td><td data-bbox="836 878 858 900">71</td><td data-bbox="1203 878 1219 900">6</td></tr> </tbody> </table> <i>Bron: Peutz, Geluidonderzoek milieueffectrapportage Rapportnummer O 15652-2-RA-003 d.d. 7 december 2018</i> - Elly vraagt of het klimaat is meegenomen in de berekeningen (warme zomers in relatie tot fijnstof). Tony antwoordt dat in de gebruikte achtergrondconcentraties de langjarige trend van het Planbureau voor de Leefomgeving is meegenomen. Tony legt uit dat de wijze waarop damwanden worden geplaatst, bepalend is voor de mate van overlast door trillingen. Trillingen verplaatsen zich met name via de ondergrond en niet via het water. De overlast blijft binnen de normen als de damwanden op de juiste manier worden ingetrild. Dit betekent niet dat je het niet voelt, maar dat het acceptabel is volgens de wettelijk vastgestelde normen. - Will is van mening dat een woonboot op een andere manier contact maakt met de bodem dan een woning. - Anton merkt op dat het voelen van trillingen mede afhankelijk is van de bodemstructuur, die niet overal hetzelfde is. Dit kan voor problemen zorgen bij het slaan van een damwand, zoals laatst bij ForFarmers. Ook bij het slaan van de aanmeerpalen van Rijkswaterstaat hebben de bewoners veel overlast van trillingen ondervonden. - Will en Anton hadden graag gezien dat onderscheid was gemaakt tussen overlast op woonboten en overlast op woningen.	Locatie	Verkeersintensiteiten binnenvaart [scheepvaartbewegingen per dag]		Autonome situatie	Toename (alle alternatieven)	Maas – ten noorden van het plangebied	71	6	Insteek naar het plangebied	12	12	Maas – ten zuiden van het plangebied	71	6	
Locatie	Verkeersintensiteiten binnenvaart [scheepvaartbewegingen per dag]															
	Autonome situatie	Toename (alle alternatieven)														
Maas – ten noorden van het plangebied	71	6														
Insteek naar het plangebied	12	12														
Maas – ten zuiden van het plangebied	71	6														
5.	Toelichting MER en Voorkeursalternatief (Matthijs Vrij Peerdeman): Matthijs legt uit waarom het MER is opgesteld, wat de onderzochte alternatieven en resultaten uit het MER zijn en op basis waarvan het voorkeursalternatief is gekozen. Will vraagt tot hoe ver de vertroebeling in de binnenhaven reikt bij het gebruik van het onderwaterdepot. Matthijs antwoordt dat dit ook het gedeelte van het water betreft waar de woonboten liggen.															

nr.	omschrijving	actie
	• Will vraagt of aangegeven kan worden hoe lang het duurt of om hoeveel schepen het gaat als het onderwaterdepot wordt gestort en geleegd (bij voorkeur in tijdseenheden). Maximaal 5 zegt namelijk niets over de duur of het aantal schepen. Ook Sjoerd vraagt om dit nader te specificeren en in het bestemmingsplan vast te leggen. Jaap zal er voor zorgen dat dit nader gespecificeerd in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. • Jan Kuppen merkt op dat Rijkswaterstaat in het verleden geen toestemming aan hen heeft gegeven om werkzaamheden te verrichten vanwege een dassenburcht in een weiland nabij de Boxmeerseweg. Matthijs antwoordt dat uit onderzoek is gebleken dat in het plangebied alleen in de strook van de natuurvriendelijke oever een actieve dassenburcht aanwezig is. • Anton vraagt hoe de das gecompenseerd moet worden. Jan van de Mortel antwoordt dat een compensatieplan dient te worden opgesteld om de instandhouding van de das te borgen voor, tijdens en na de werkzaamheden.	Jaap
6.	Toelichting Voorontwerp Bestemmingsplan (Tom Thijssen) Tom geeft een toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan. Vanavond is afgesproken dat het onderwaterdepot in het bestemmingsplan verder zal worden gespecificeerd.	
7.	Toelichting verdere procedure (Sjoerd Peters) Sjoerd geeft aan dat het college naar verwachting in februari een besluit neemt over de ter inzage legging van het voorontwerpbestemmingsplan. De commissie m.e.r. zal om advies worden gevraagd en ook de inspraakreacties meenemen in haar advies.	
8.	Wat verder ter tafel komt/ Rondvraag • Jan Kuppen geeft aan dat de vereniging al meer dan 25 jaar het viswater langs de oevers van Rijkswaterstaat pacht. Hij wil voor de volgende vergadering een gesprek met Jaap over het viswater langs de Maas dat door de plannen verloren gaat. Jaap antwoordt dat dit gesprek plaats zal vinden. • Will vraagt om de presentaties van deze vergadering toe te sturen. • Frits vraagt aan de gemeente hoe omgegaan wordt met het knelpunt bij de kruising Hoofdstraat / Hoogveld. Janine antwoordt dat dit in het totaal plaatje van de realisatie van de haven meegenomen dient te worden zoals opgenomen in het collegeprogramma.	Jaap Sjoerd
9.	Volgende vergadering en sluiting • Jaap stelt voor om weer met de Klankbordgroep bij elkaar te komen als de ter inzage legging is geweest en de commissie m.e.r. haar advies heeft gegeven. Streven is voor de zomervakantie. Dan kunnen in het najaar het ontwerpbestemmingsplan en de ontwerpvergunningen gepresenteerd worden. • Huub spreekt zijn waardering uit voor de constructieve wijze waarop het overleg heeft plaatsgevonden. • Vervolgens sluit Huub om 22.15 uur de bijeenkomst.	