



BESTEMMINGSPLAN REVITALISERING SCHEEPSWERF MAASBRACHT

TOELICHTING

Opdrachtgever:	Revitalisering Binnenhaven Maasbracht B.V.
Projectnr:	MAG101
Datum:	16-4-2024

BESTEMMINGSPLAN REVITALISERING SCHEEPSWERF MAASBRACHT

TOELICHTING

Opdrachtgever:	Revitalisering Binnenhaven Maasbracht B.V.
Projectnr:	MAG101
Rapportnr:	MAG101
Status	vastgesteld
Datum:	16-4-2024

Opsteller:
RVDBE/CVDHE

Verificatie:
BZ

Validatie
SR

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



Inhoudsopgave

Toelichting	3
Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Plangebied	5
1.3 Geldend bestemmingsplan	6
1.4 Voorgenomen wijzigingen bestemmingsplan	10
1.5 Leeswijze	15
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	17
2.1 Bestaande situatie	17
2.2 Planvoornemen	18
Hoofdstuk 3 Beleid	23
3.1 Rijksbeleid	23
3.2 Provinciaal beleid	26
3.3 Gemeentelijk beleid	29
Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden en onderzoek	33
4.1 Akoestiek	33
4.2 Archeologie en cultuurhistorie	33
4.3 Bodem	34
4.4 Ecologie	35
4.5 Externe veiligheid	37
4.6 Kabels en leidingen	44
4.7 Luchtkwaliteit	44
4.8 Milieuzonering	44
4.9 Ontploffbare oorlogsresten	47
4.10 Verkeerskundige aspecten	47
4.11 Water	48
4.12 M.e.r.-beoordeling	57
Hoofdstuk 5 Juridische opzet	59
5.1 Algemeen	59
5.2 Regels en verbeelding	59
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	63
6.1 Economische uitvoerbaarheid	63
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	63
Hoofdstuk 7 Procedure en overleg	65
7.1 Procedure	65
7.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening	65
7.3 Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan	65

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

Voorliggend rapport betreft het bestemmingsplan "Revitalisering Scheepswerf Maasbracht" van de gemeente Maasgouw.

1.1 Aanleiding en doel

Als grootste binnenhaven van Nederland is Maasbracht met recht hét centrum van de binnenvaart. De watergebonden bedrijvigheid in en rondom de binnenhaven van Maasbracht geeft een belangrijke impuls aan de regionale economie. De relatief milieuvriendelijke vervoerswijze maakt binnenvaart, in toenemende mate, tot een belangrijke sector voor het verduurzamen van onze economie. Zeker de combinatie met watergebonden bedrijvigheid biedt kansen voor het stimuleren van circulariteit, distributie en logistiek. De komende decennia ligt er bovendien een forse opgave voor binnenvaartschippers en -reders om de vloot aan binnenschepen te verduurzamen (schonere motoren of duurzame brandstoffen). De opgaves die spelen zorgen voor uitdagingen voor de binnenhaven van Maasbracht om, binnen deze veranderende context, haar positie vast te houden.

Tullemans bv Oliehandel is een van de bedrijven die gevestigd is aan de binnenhaven van Maasbracht. Als brandstofleverancier ziet Tullemans bv Oliehandel de kans om haar eigen onderneming om te vormen tot een zogenaamde 'Clean Energy Hub'. Dit duurzame tankstation kan binnenvaartschepen bevoorraden met een aantal duurzame energiebronnen, zoals: CNG, LNG, elektriciteit, biodiesel en waterstof. Het is uiteindelijk de bedoeling dat Nederland in totaal 7 clean energy hubs krijgt, waarmee het voor de (inter)nationale concurrentiepositie cruciaal is dat één van deze hubs in Maasbracht komt te liggen.

Naast het toekomstbestendig maken van de eigen onderneming ziet Tullemans bv Oliehandel kansen in een bredere ontwikkeling in de omgeving. Hiermee wordt een impuls gegeven aan de toekomstbestendigheid en daarmee de positionering van de binnenhaven van Maasbracht.

Onderdeel van deze bredere gebiedsontwikkeling van de binnenhaven is de revitalisering van de bestaande scheepswerf en machinefabriek, gelegen aan de Bunkerhaven 3-5 te Maasbracht. Deze locatie is al 60 jaar een vertrouwd beeld in de binnenhaven en is gelegen aan de vaarroute van de Maas en het Julianakanaal. Het terrein is in het bezit van een eigen werkhaven met een dwarshelling van 115 meter waarmee verschillende reparatiewerkzaamheden aan schepen kunnen worden uitgevoerd.

Tullemans bv Oliehandel is voornemens om de Scheepswerf en Machinefabriek Maasbracht te transformeren naar een duurzame en moderne scheepswerf. Een werf die geschikt is om de motoren van de vloot aan binnenschepen om te bouwen naar duurzame energie systemen. Een dergelijke werf zou uniek zijn voor Zuid-Nederland en levert tevens een enorme impuls voor de bedrijvigheid in de binnenvaarthaven van Maasbracht.

Op grond van het vigerende bestemmingsplan is de beoogde revitalisering van de scheepswerf slechts ten dele mogelijk. Een wijziging van het vigerende planologische kader is derhalve noodzakelijk om de beoogde revitalisering van de Scheepswerf en Machinefabriek Maasbracht, gelegen aan Bunkerhaven 5, te kunnen realiseren. De gemeente Maasgouw heeft aangegeven in principe bereid te zijn medewerking te verlenen aan deze ontwikkeling. Dit bestemmingsplan heeft tot doel het plangebied van de scheepswerf te voorzien van een actueel juridisch-planologisch kader, waarbinnen de beoogde ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt.

1.2 Plangebied

De beoogde locatie is gelegen op een stuk grond (landtong) tussen de Oude Maas en het Julianakanaal ten westen van Maasbracht aan de Bunkerhaven 3-5. Het terrein is kadastraal bekend als Maasbracht, sectie F, nummers 1765, 1771, 1881 (gedeeltelijk), 2159, 2160 en 2262 (gedeeltelijk). Op de navolgende afbeeldingen is de globale ligging van het plangebied weergegeven op een topografische kaart en is vervolgens de exacte begrenzing van het plangebied weergegeven op een kadastrale kaart.



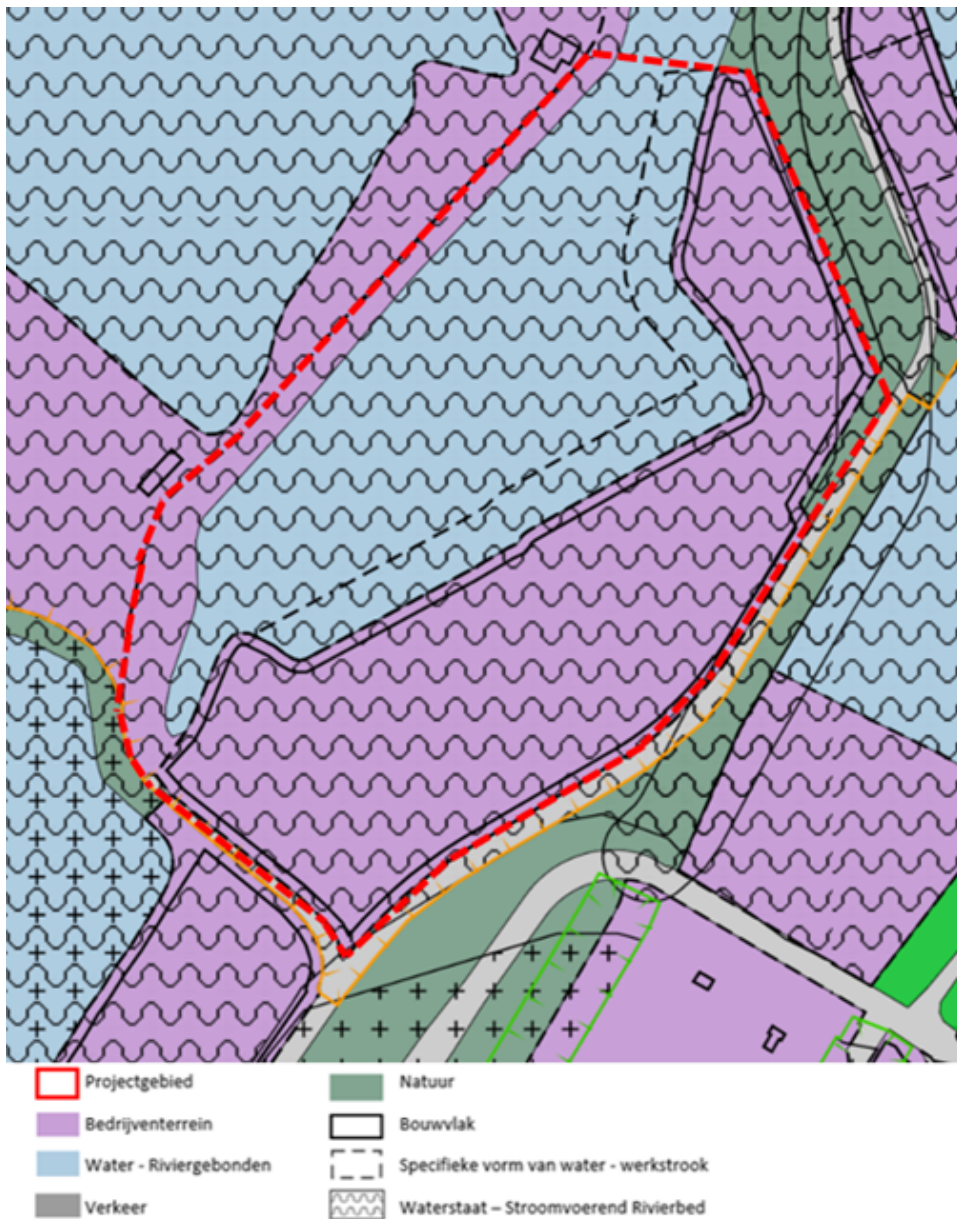
LOCATIE SCHEEPSWERF EN MACHINEFABRIEK 'MAASBRACHT' N.V.



BEGREINZING PLANGEBIED GEPROJECTEERD OP EEN KADASTRALEKAART.

1.3 Geldend bestemmingsplan

Voor het plangebied geldt het bestemmingsplan 'bedrijventerrein Maasbracht', dat op 15 januari 2013 door de gemeenteraad van Maasgouw is vastgesteld. Op onderstaande afbeelding is een uitsnede van het vigerende bestemmingsplan weergegeven, met de begrenzing van het plangebied in rood omlijnd weergegeven.



UITSNEDE VERBEELDING VIGEREND BESTEMMINGSPLAN 'BEDRIJVENTERREINENMAASBRACHT', MET DE BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED ROOD OMLIJND WEERGEGEVEN.

Op basis van de verbeelding, zoals op voorgaande afbeelding is weergegeven, gelden voor het plangebied de volgende bestemmingen en aanduidingen:

Enkelbestemming

1. 'Bedrijventerrein' (art. 4);
2. 'Natuur' (art. 7);
3. 'Water – Riviergebonden' (art. 10);

Dubbelbestemming

4. 'Waterstaat – Stroomvoerend Rivierbed' (art. 18);
5. 'Waterstaat – Waterkering' (art. 20);

Gebiedsaanduiding

6. 'geluidzone – industrie' (art. 24.1);
7. 'geluidzone – gezoneerd industrieterrein' (art. 24.2);
8. 'milieuzone – roerdalslenk' (art. 24.4);

Functieaanduiding

9. 'bedrijf tot en met categorie 4.2';
10. 'specifieke vorm van bedrijf – geluidszoneringsplichtige inrichting';
11. 'specifieke vorm van bedrijf – scheepswerf';
12. 'specifieke vorm van water – werkstrook'.

1.3.1 Enkelbestemmingen

Bedrijventerrein

De voor 'Bedrijventerrein' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor:

- a. het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die staan vermeld in de categorieën 1 tot en met 2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 2';
- b. het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die staan vermeld in de categorieën 2 tot en met 3.1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.1';
- c. het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die staan vermeld in de categorieën 2 tot en met 3.2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 3.2';
- d. het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die staan vermeld in de categorieën 3.1 tot en met 4.1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.1';
- e. het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die staan vermeld in de categorieën 3.1 tot en met 4.2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.2';
- f. het uitoefenen van bedrijfsmatige activiteiten die staan vermeld in de categorieën 4.1 tot en met 5.1 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten, ter plaatse van de aanduiding 'bedrijf tot en met categorie 5.1';
- g. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'bedrijfswoning', een bedrijfswoning;
- h. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - scheepswerf', een scheepswerf;
- i. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - transportbedrijf', een transportbedrijf;
- j. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - geluidzoneringsplichtige inrichting' een inrichting als bedoeld in bijlage 1 onderdeel D van het Bor;
- k. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'sluis', uitsluitend een sluis;
- l. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg', een verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder lpg;
- m. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - brekerij', een brekerij;
- n. productiegebonden detailhandel, met uitzondering van detailhandel in voedings- en genotmiddelen;
- o. uitsluitend aan de bedrijfsvoering ondergeschikte kantoren;
- p. ter plaatse van de aanduiding 'nutsvoorziening', uitsluitend nutsvoorzieningen;
- q. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - bunkerstation', een bunkerstation;
- r. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - metaalbewerker', een metaalbewerker of een bedrijf in metaaloppervlakte behandeling;
- s. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - houtbewerker', een houtbewerker;
- t. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - recycling edelmetalen', een recyclingbedrijf wat edelmetalen recyclet;
- u. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - recycling metalen', een recyclingbedrijf wat metalen recyclet;
- v. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'garage', een garagebedrijf;
- w. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - veevoer', een bedrijf wat veevoer produceert met een productie van meer dan 100 ton per uur en de op- en overslag behorende bij het veevoer bedrijf;
- x. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - jachtenbouw', een jachtenbouw bedrijf;
- y. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - kartonfabriek', een kartonfabriek;
- z. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf - scheepsmotorenfabriek' een machinefabriek dan wel reparatiebedrijf ten behoeve van scheepsmotoren.
- aa. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'muziekschool' een muziekschool en muziekstudio.

met de daarbij behorende:

- ab. wegen en paden;
- ac. groenvoorzieningen;
- ad. parkeervoorzieningen.

Plangebied

Ter plaatse van het plangebied gelden de aanduidingen 'bedrijf tot en met categorie 4.2' (onder e.), 'specifieke vorm van bedrijf - scheepswerf' (onder h.) en 'specifieke vorm van bedrijf - geluidzoneringsplichtige inrichting' (onder j.).

Natuur

De voor 'Natuur' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. het behoud, herstel dan wel de ontwikkeling van de aanwezige, dan wel daaraan eigen natuurlijke en landschappelijke waarden;
- b. de verbetering van het milieu voor de natuurlijke levensgemeenschappen;

- c. de opbouw van het landschap;
- d. beperkt recreatief medegebruik, waaronder dient te worden verstaan wandelen, fietsen, paardrijden en het aanleggen van boten;
- e. onverharde wegen ten behoeve van het landbouwverkeer;
- f. voet- en fietspaden;
- g. groenvoorzieningen;
- h. (ondergrondse) waterhuishoudkundige voorzieningen, water, waterlopen en waterpartijen;
- i. voorzieningen van algemeen nut.

Plangebied

Ten noordoosten van het plangebied tussen de scheepswerf en de Bunkerhaven is een klein deel van het plangebied bestemd met 'Natuur'.

Water - Riviergebonden

De voor 'Water - Riviergebonden' aangewezen gronden zijn onder andere bestemd voor:

- a. de scheepvaart;
- b. de beheersing van de waterstand en de waterbeheersing;
- c. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - werkschip', een werkschip, waarbij het totaal aantal werkschepen niet meer mag bedragen dan dat er aanwezig waren ten tijde van het ter inzage leggen van het ontwerp bestemmingsplan en voorts het bepaalde in artikel 4 in acht dient te worden genomen, waarbij tevens geldt dat op een werkschip geen bedrijfswoningen en/of kantoren zijn toegestaan;
- d. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - werkstrook', een werkstrook, waarbij het bepaalde in artikel 4 in acht dient te worden genomen en waarbij tevens geldt dat de uitoefening van de bedrijfsactiviteiten onlosmakelijk verbonden dient te zijn met de vestiging c.q. uitoefening van bedrijven als toegelaten op de aangrenzende bestemming 'Bedrijventerrein' en waarbij eveneens geldt dat het functioneren van het scheepvaartverkeer te allen tijde gewaarborgd dient te zijn;
- e. uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - sluishaven', een haven voor binnenvaartschepen, welke uitsluitend gebruikt mag worden voor binnenvaartschepen die tijdelijk geen gebruik kunnen maken van de sluis te Maasbracht, bijvoorbeeld ten tijde van druk scheepvaartverkeer of hoog water;
- f. het behoud en herstel van natuurwaarden;
- g. waterlopen en waterpartijen;
- h. groenvoorzieningen;
- i. infiltratievoorzieningen;
- j. kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden.

Plangebied

De kom/waterpartij ter plaatse van het plangebied heeft naast de bestemmingen als opgenomen onder a., b. en f. tot en met j. voor een deel ook de aanduiding 'specifieke vorm van water - werkstrook' (onder d.).

1.3.2 Dubbelbestemmingen

Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed

Voor het gehele plangebied geldt de dubbelbestemming 'Waterstaat - Stroomvoerend Rivierbed'. Dit betekent dat het plangebied in zijn geheel, de waterpartij en het maaiveld ter plaatse van de scheepswerf, onderdeel uitmaakt van het rivierbed van de rivier de Maas en als gevolg van hoog water in de Maas onder water kan komen te staan.

Om de beschikbare afvoer- en bergingscapaciteit van de rivier de Maas te behouden zijn regels opgenomen om bepaalde ontwikkelingen tegen te gaan die de mogelijkheid tot rivierverruiming door verbreding en verlaging feitelijk onmogelijk maken. Deze regels, afkomstig van waterregelgeving, zijn ook opgenomen in het bestemmingsplan en als zodanig door vertaald naar de volgende bestemmingsomschrijving: *'De voor 'Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor:*

- a. *riviergebonden activiteiten;*
- b. *voor het waarborgen van een veilige afvoer van en berging van rivierwater onder normale en maatgevende hoogwaterstanden, sediment en ijs;*
- c. *de waterhuishouding;*
- d. *de aanleg, het onderhoud en de verbetering van de waterkering;*
- e. *het vergroten van de afvoercapaciteit.*

Onder riviergebonden activiteiten wordt verstaan:

- f. de aanleg of wijziging van de waterstaatkundige functies;
- g. de realisatie van voorzieningen voor een betere en veiligere afwikkeling van de beroeps- en recreatievaart;
- h. de bouw of wijziging van waterkrachtcentrales;
- i. de realisatie van natuur;
- j. de realisatie van voorzieningen die onlosmakelijk met de waterrecreatie zijn verbonden;
- k. de winning van oppervlaktedelfstoffen.'

Waterstaat - waterkering

Voor een klein deel van het plangebied, het oostelijk deel, geldt tevens de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Dit deel is naast de daar voorkomende (enkel)bestemming, mede bestemd voor de inrichting en het onderhoud van de daar gesitueerde primaire kering.

1.3.3 Gebiedsaanduiding

Geluidzone - industrie

Binnen het gehele plangebied geldt de gebiedsaanduiding 'geluidzone - industrie'. Binnen het als zodanig aangeduide gebied mogen in principe geen nieuwe geluidsgevoelige objecten, zoals woningen, mogen worden gerealiseerd vanwege een hoge geluidbelasting als gevolg van industrielawaai.

Geluidzone - gezoneerd industrieterrein

Tevens geldt binnen het gehele plangebied de gebiedsaanduiding 'geluidzone - gezoneerd industrieterrein'. Binnen het als zodanig aangeduide gebied mag de geluidbelasting van de inrichtingen (zoneplichtige en niet-zoneplichtige) worden toegerekend aan de geluidzone door deze mee te nemen in de geluidsboekhouding van het ter plaatse gezoneerde industrieterrein.

Milieuzone - roerdalslenk

Voor het gehele plangebied geldt de aanduiding 'milieuzone - roerdalslenk'. Binnen dit gebied gelden beperkingen door bodemverstorende werkzaamheden dieper dan 30 meter in verband met de bescherming van het grondwater.

1.3.4 Functieaanduiding

Bedrijf tot en met categorie 4.2

Binnen het plangebied is het uitvoeren van bedrijfsmatige activiteiten toegestaan die staan vermeld in de milieucategorieën 3.1 tot en met 4.2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten.

Specifieke vorm van bedrijf - geluidszoneringsplichtige inrichting

De betreffende functieaanduiding heeft een direct verband met de gebiedsaanduiding 'geluidzone - gezoneerd industrieterrein' en geeft aan dat ter plaatse een inrichting als bedoeld in artikel 1 onderdeel D van het Bor is toegestaan.

Specifieke vorm van bedrijf - scheepswerf

De functieaanduiding geeft aan dat ter plaatse van deze aanduiding een scheepswerf is toegestaan.

Specifieke vorm van water - werkstrook

Langs de huidige kade is een strook water aangeduid met de aanduiding 'werkstrook'. Binnen de werkstrook mogen alleen bedrijfsactiviteiten worden uitgeoefend die onlosmakelijk verbonden zijn met de vestiging c.q. uitoefening van bedrijven conform hetgeen in de enkelbestemming 'Bedrijventerrein' is toegestaan en waarbij ook het functioneren van het scheepvaartverkeer te allen tijde gewaarborgd dient te zijn.

1.4 Voorgenomen wijzigingen bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan heeft tot doel het plangebied te voorzien van een actueel juridisch-planologisch kader, waarbinnen de beoogde ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. In deze paragraaf volgt een beschrijving van de voorgenomen wijzigingen ten opzichte van het huidige juridisch-planologisch regime.

1.4.1 Wijzigen van enkelbestemming 'Bedrijventerrein' naar 'Water - Riviergebonden'

Het planvoornemen voorziet in een fysieke verandering van de directe omgeving ten behoeve van het optimaliseren van een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering ter plaatse. Naast een fysieke aanpassing is ook een juridisch-planologische wijziging nodig om het terrein ook als zodanig functioneel geschikt te maken.



UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET HET VIGEREND BESTEMMINGSPLAN (L) EN UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET DE GEWENSTE BESTEMMINGSPLANWIJZIGINGEN (R). DE VOORGENOMEN WIJZIGINGEN ZIJN IN ROOD WEERGEGEVEN.

De voorgenomen wijzigingen hebben betrekking op het afgraven van een deel van gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein' ter hoogte van de zuidwestelijke inham en ten noordoosten van het plangebied. De inham ten zuidwesten van het plangebied wordt vergroot om meer beweging- en manoeuvreerruimte te creëren voor de schepen, met een maximale lengte van 135 meter, waaraan onderhoud wordt gepleegd. Ten noordoosten van het plangebied wordt een stuk grond afgegraven om enerzijds extra bewegings- en manoeuvreerruimte te creëren voor de te onderhouden schepen en anderzijds, in combinatie met een fysieke aanpassing van direct aansluitende inham (zie hiervoor beschrijving onder 1.4.2), een stuk land 'recht te trekken' om een nieuwe kade te realiseren ten behoeve van het aanleggen/aanmeren van schepen.

Met deze aanpassingen wordt water gecreëerd. Om die reden is een juridisch-planologische aanpassing gewenst van 'Bedrijventerrein' naar 'Water – Riviergebonden', met inbegrip van de functieaanduiding 'specifieke vorm van water – werkstrook' (zie 1.4.6).

1.4.2 Wijzigen van enkelbestemming 'Water - Riviergebonden' naar 'Bedrijventerrein'

Het planvoornemen voorziet in een fysieke verandering van de directe omgeving ten behoeve van het optimaliseren van een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering ter plaatse. Zo wordt de oostelijke inham bij de scheepswerf 'rechtgetrokken' om een nieuwe kade te realiseren om schepen te kunnen aanleggen/aanmeren.



UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET HET VIGEREND BESTEMMINGSPLAN (L) EN UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET DE GEWENSTE BESTEMMINGSPLANWIJZIGINGEN (R). DE VOORGENOMEN WIJZIGING BETREFT EEN AANPASSING VAN DE OOSTELIJKE INHAM OP DE HIERBOVENWEERGEGEVEN UITSNEDEN ROOD OMLIJD WEERGEGEVEN.

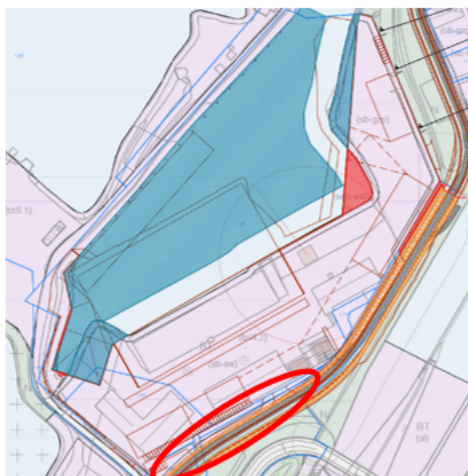
Naast de fysieke aanpassing is het ook noodzakelijk om een juridisch-planologische wijziging door te voeren, te weten van 'Water – Riviergebonden' naar 'Bedrijventerrein', om ervoor te zorgen dat de bedrijfsmatige activiteiten ten behoeve van de scheepswerf ook daadwerkelijk ter plaatse kunnen worden uitgevoerd.

1.4.3 Wijzigen van enkelbestemming 'Bedrijventerrein' naar 'Groen'

Met onderhavig bestemmingsplan wordt tevens getracht om op een aantal locaties de planologische situatie in overeenstemming te brengen met de feitelijke situatie. In de huidige situatie zijn betreffende gronden, gelegen tussen het kadastrale bedrijfsperceel van Bunkerhaven 5 en de doorgaande weg Bunkerhaven, bestemd als 'bedrijventerrein'. In de beoogde situatie vindt er een beperkte ruilverkaveling plaats ten behoeve van het realiseren van een logische kadastrale begrenzing van de scheepswerf. Deze herbegrenzing leidt tot optimalisatie van de gebruiksmogelijkheden en indeling van het terrein.

Parallel aan deze herbegrenzing krijgen alle gronden die in de beoogde situatie gelegen zijn tussen het bedrijfsperceel en de doorgaande weg Bunkerhaven de enkelbestemming 'groen'. Deze bestemming sluit niet alleen beter aan bij de feitelijke situatie maar biedt ook de planologische ruimte om, indien dit in de toekomst bij een bredere ontwikkeling van het gebied aan de orde komt, in te spelen op het wegprofiel.

De voorgenomen aanpassing leidt tot een wijziging van de enkelbestemming van 'Bedrijventerrein' naar 'Groen'.

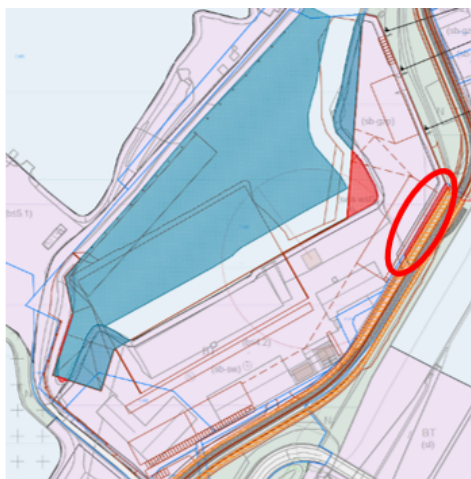


UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET HET VIGEREND BESTEMMINGSPLAN (L) EN UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET DE GEWENSTE BESTEMMINGSPLANWIJZIGINGEN (R). BINNEN HET ROOD OMLUND GEDEELTE WORDT HET WEGPROFIEL VAN DE BUNKERHAVENAAN DE NOORDZIJDE VERBREEDT OP GRONDEN MET DE BESTEMMING 'BEDRIJVENTERREIN'.

1.4.4 Wijzigen van enkelbestemming 'Natuur' naar 'Bedrijventerrein' en 'Groen'

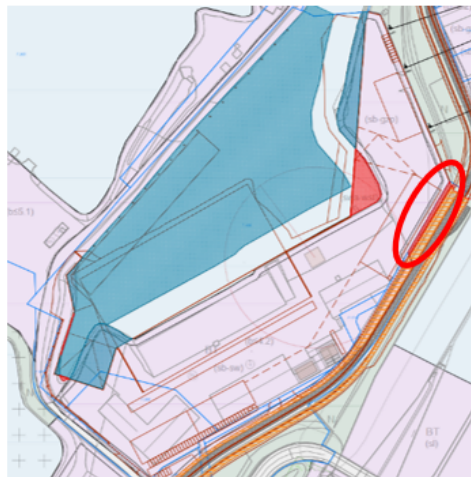
Ten noordoosten van het plangebied tussen de bestemmingen 'Verkeer' (Bunkerhaven) en 'Bedrijventerrein' (scheepswerf) is een relatief kleine groenstrook aanwezig met de bestemming 'Natuur'. Voor de initiatiefnemer is het, ter optimalisatie van het bedrijfsperceel, wenselijk om een deel van deze groenstrook om te vormen naar de bestemming 'Bedrijventerrein'. Evenals beschreven in paragraaf 1.4.3. krijgen alle gronden die in de beoogde situatie gelegen zijn tussen het bedrijfsperceel en de doorgaande weg Bunkerhaven de enkelbestemming 'Groen'.

De voorgenomen aanpassing leidt tot een wijziging van de enkelbestemming van 'Natuur' naar 'Bedrijventerrein' en 'Groen'.



1.4.5 Correctie bouwvlak op basis van nieuwe bestemmingsgrenzen enkelbestemming 'Bedrijventerrein'

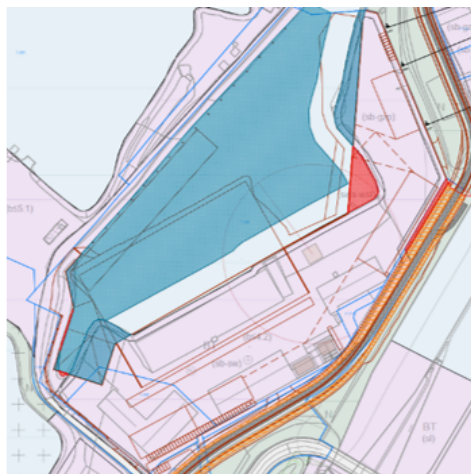
Naast de hierboven beschreven wijziging van de enkelbestemming van 'Natuur' naar 'Bedrijventerrein' is het ook wenselijk om de begrenzing van het bouwvlak binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' te corrigeren/door te trekken om een eenduidigere en functionelere bouwvlak te creëren.



UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET HET VIGEREND BESTEMMINGSPLAN (L) EN UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET DE GEWENSTE BESTEMMINGSPLANWIJZIGINGEN (R). BINNEN HET ROOD OMLIJND GEDEELTE VINDT NAAST DE AANPASSING VAN DE BESTEMMING VAN 'NATUUR' NAAR 'BEDRIJVENTERREIN' TEVEN'S DE AANPASSING VAN HET BOUWVLAK PLAATS.

1.4.6 Functieaanduiding 'specifieke vorm van water - werkstrook' vergroten over de hele 'binnenhaven'

Conform het huidige vigerend bestemmingsplan heeft een strook water langs de kade de functieaanduiding 'specifieke vorm van water – werkstrook'. Alleen binnen deze strook mogen werkzaamheden uitgevoerd worden in relatie tot de scheepswerf. Met de voorgenomen revitalisering van de scheepswerf wordt het mogelijk om tegelijkertijd meer en grotere binnenvaartschepen (tot maximaal 135 meter) in onderhoud te hebben met een focus op het volledige revitaliseringsproces van deze schepen (groot onderhoud, inbouwen andere energiebronnen, scheepsrecycling). Vanuit het oogpunt van een duurzame en efficiënte bedrijfsvoering is het wenselijk om de hele (water)plas te voorzien van de functieaanduiding 'specifieke vorm van water – werkstrook' om meer schepen tegelijkertijd in onderhoud te hebben.



UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET HET VIGEREND BESTEMMINGSPLAN (L), MET DE WERKSTROOK 'SPECIFIEKE VORM VAN WATER - WERKSTROOK' IN ROOD WEERGEGEVEN, EN UITSNEDE VAN HET PLANGEBIED MET DE GEWENSTE BESTEMMINGSPLANWIJZIGINGEN (R), DE DONKERBLAUWEGEDELTEN VAN HET OPPERVLAKTEWATER IN DE BINNENHAVEN GEVEN DE GEWENSTE UITBREIDINGEN VAN DE WERKSTROOK WEER.

1.4.7 Functieaanduiding uitbreiden met de mogelijkheid tot scheepsrecycling

Conform het vigerende bestemmingsplan geldt ter plaatse de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.2'. Uitzondering hierop vormt de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – scheepswerf' waar een scheepswerf behorende tot milieucategorie 5.1 is toegestaan. Met het planvoornemen is de initiatiefnemer voornemens om de scheepswerf geschikt te maken om ook activiteiten ten aanzien van scheepsrecycling te laten plaatsvinden. Deze activiteiten, welke zijn ondergeschikt aan de overige activiteiten van de scheepswerf, zorgen ervoor dat sprake is van circulaire activiteiten en de werkzaamheden complementeert indien een schip wordt afgekeurd en reparatie economisch niet meer mogelijk is.

De activiteiten van de scheepsrecycling worden juridisch-planologisch mogelijk gemaakt in de westhoek van het plangebied en beslaan maximaal 5% van het totale oppervlak van de scheepswerf. Daarmee is de ondergeschiktheid van deze activiteiten planologisch geborgd.

Met scheepsrecycling wordt bedoeld: het slopen of ontmantelen van schepen. Naast het gescheiden slopen of ontmantelen van schepen (hout, plastics, machines, elektrische toestellen), moeten de schepen ook ontdaan worden van de bij de sloop of ontmanteling vrijkomende afvalstoffen, zoals asbest, PCB-houdende materialen, kunststofafval, afgewerkte olie, oliefilters, etc. en aan scheepslading gerelateerde afvalstoffen en afvalstoffen die ontstaan tijdens het in gebruik houden van een schip. Na de sloop van het schip vindt met een mobiele knipschaar verkleining van het schroot plaats. Het schroot wordt vervolgens per schip afgevoerd.

Scheepsrecycling is niet als zodanige activiteit opgenomen in de Lijst van bedrijfsactiviteiten. Gekeken naar de specifieke werkzaamheden met betrekking tot scheepsrecycling, zoals in voorgaande alinea beschreven, kan een vergelijking worden gemaakt met de werkzaamheden binnen categorie 'Vervaardiging van transportmiddelen (excl. auto's, aanhangwagens) onder 'Scheepsbouw- en reparatiebedrijven' (4.1) en categorie Groothandel en Handelsbemiddeling onder 'Autosloperijen: b.o. > 1.000 m²' (3.2) voor wat betreft de mobiele shredder. Om aan te tonen dat de werkzaamheden van de scheepswerf daadwerkelijk past binnen de milieucategorie 4.1, en daarmee conform de huidige juridisch-planologische kaders ter plaatse, dienen de aspecten geluid, stof, geur en gevaar nader onderzocht te worden. Het resultaat van de onderzoeken is te lezen in hoofdstuk 4.

1.4.8 Bebouwingshoogte verhogen naar 20 meter

Het vigerende bestemmingsplan staat uitsluitend gebouwen binnen het bouwvlak toe waarvan de bouwhoogte conform artikel 4.2 niet meer mag bedragen dan 12 meter.

Gezien de actuele ontwikkelingen in de scheepvaart is deze bouwhoogte echter niet meer toereikend. Vanuit bedrijfseconomisch perspectief gaat de scheepswerf de grootste mogelijke klasse binnenvaartschepen bedienen. Het betreft CEMT-klasse: 'Va' (lengte: 135 meter, breedte: 11,50 meter en hoogte ca. 9,50 meter (o.b.v. diepgang geladen: 4 meter en strijkhogte geladen: 5,40 meter)).

Een aantal werkzaamheden aan deze schepen, zoals bijvoorbeeld het onderhoud aan de scheepsromp en/of het vervangen van scheepsonderdelen, dienen droog en overdekt uitgevoerd te worden. Hiervoor is een bedrijfshal gepland met een bouwhoogte van maximaal 20 meter t.o.v. omliggend maaiveld.

De bouwhoogte van 20 meter is noodzakelijk omdat naast de maximale hoogte van het schip (circa 10 meter) ook rekening gehouden moet worden met de vrije ruimte tussen de constructie van de bedrijfshal en de constructie van de bovenloopkranen in de bedrijfshal alsmede met de vrije ruimte tussen het schip en de vloerbodem van de hal. De bovenloopkranen worden gebruikt om een schip in de bedrijfshal te (ver)plaatsen, de schepen aldaar in de lucht te houden om obstakelvrij (onderhouds)werkzaamheden aan de romp te kunnen uitvoeren. Daarnaast worden de bovenloopkranen gebruikt om zware scheepsonderdelen te hijsen en te verplaatsen.

De bebouwingshoogte van maximaal 20 meter geldt alleen voor een deel van het bouwvlak ten zuiden en zuidoosten van de waterplas. Voor het bouwvlak ten oosten van de waterplas geldt daarentegen een maximale bebouwingshoogte van 8 meter.

1.5 Leeswijze

In hoofdstuk 2 is een beschrijving opgenomen van de huidige situatie binnen het plangebied en de beoogde ontwikkeling. Hoofdstuk 3 gaat in op de van toepassing zijnde beleidsaspecten. In hoofdstuk 4 worden de randvoorwaarden en onderzoeksaspecten beschreven. De juridische opzet van dit plan wordt nader toegelicht in hoofdstuk 5 en de economische uitvoerbaarheid is omschreven in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 bevat tot slot een beschrijving van de procedure en het overleg ten behoeve van dit bestemmingsplan.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

Op locatie aan de Bunkerhaven 3-5 te Maasbracht is Scheepswerf en Machinefabriek 'Maasbracht' N.V. gevestigd. De huidige bouwwerken en gebouwen op het terrein van de inrichting zijn sterk verouderd. Om de bedrijfsvoering van de inrichting weer toekomstbestendig te maken is de initiatiefnemer voornemens om het gehele complex gefaseerd te herinrichten door onder andere de huidige bouwwerken en bebouwing te vervangen. Daarnaast wil initiatiefnemer ook de activiteiten uitbreiden om aan te sluiten bij de hedendaagse vragen vanuit de markt.

2.1 Bestaande situatie



LUCHTFOTO VAN DE
HUIDIGE SITUATIE VAN DE INRICHTING VAN DE SCHEEPSWERF IN ROOD OMLIJND WEERGEGEVEN.



LUCHTFOTO VAN DE HUIDIGE BEBOUWING VAN DE SCHEEPSWERF.

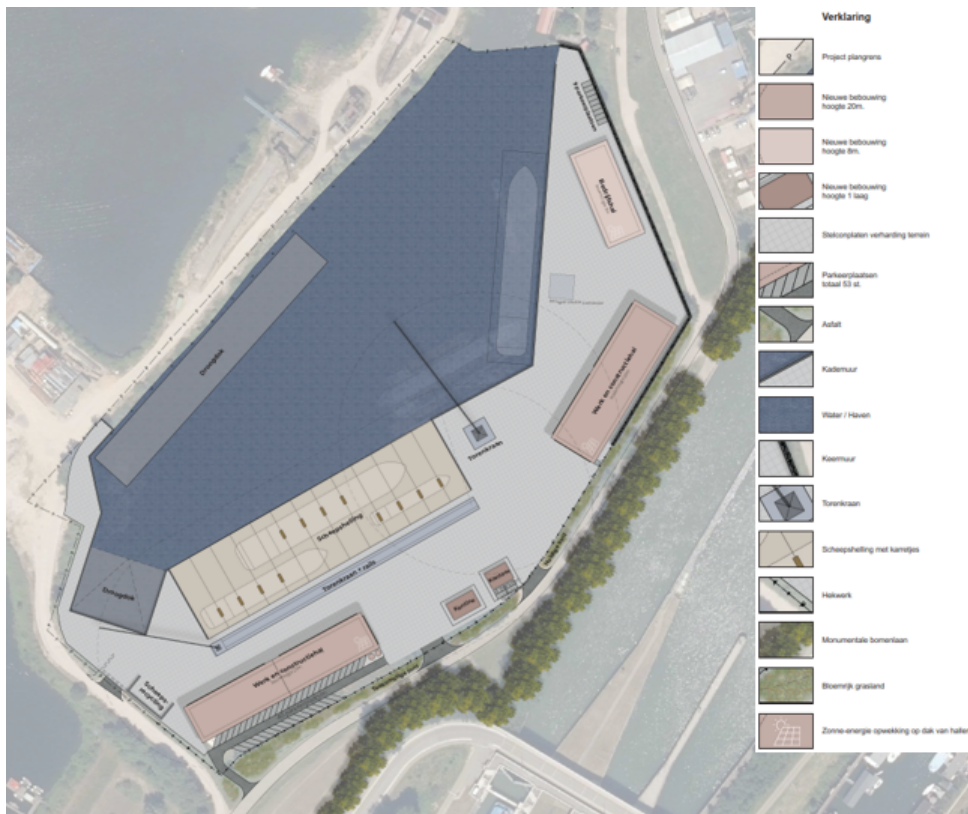
De huidige inrichting van de scheepswerf is min of meer gecentreerd rondom de scheepshelling (I). De scheepshelling is een installatie om schepen uit het water te halen en weer te water te laten. De huidige hellingbaan is circa 30 meter breed en 120 meter lang. Ter hoogte van de scheepshelling is een torenkraan gesitueerd (II). De torenkraan staat op rails evenwijdig aan de scheepshelling. Verspreid over het terrein zijn verschillende bedrijfshallen/loodsen gesitueerd (nummers III, IV, V, VI en X). Verder zijn ter hoogte van de hoofdinrit naar het terrein (vanaf de Bunkerhaven gezien) twee kantoorgebouwen gesitueerd (nummers VII en VIII).

In de huidige situatie is er tussen het bedrijfsperceel van de scheepswerf en de rijbaan Bunkerhaven een groenstrook met struweel gelegen. Deze groenstrook heeft tevens een functie als kabels- en leidingenstrook.

2.2 Planvoornemen

Het planvoornemen omvat in hoofdzaak wijzigingen van juridisch-planologische aard in combinatie met enkele fysieke aanpassingen van het terrein om zodoende de bedrijfsvoering van de scheepswerf en machinefabriek te optimaliseren en toekomstbestendig te maken. Deze wijzigingen en aanpassingen zijn in paragraaf 1.4 reeds toegelicht.

De onderstaande afbeelding geeft de beoogde inrichting van de scheepswerf weer, zoals de initiatiefnemer deze momenteel voor ogen heeft. Om de huidige bedrijfsvoering niet te veel te frustreren zal de revitalisering/transformatie van de inrichting over een periode van 10 jaar plaatsvinden. De (technische) ontwikkelingen op het gebied van de scheepvaart (formaat schepen, gebruik duurzame energie systemen, ombouw motoren, recycling onderdelen, etc.) neemt momenteel een vlucht. Ten behoeve van een duurzame, moderne en toekomstbestendige bedrijfsvoering is ervoor gekozen om in het bestemmingsplan een juridisch-planologisch kader op te nemen waarbinnen ruimte is om bouwwerken/gebouwen te realiseren welke, als de situatie daarom vraagt, kunnen afwijken van hetgeen in onderstaande afbeelding is weergegeven.



AFBEELDING VAN DE INRICHTING VAN DE SCHEEPSWERF.

De fysieke aanpassingen van het terrein van de scheepswerf hebben betrekking op het vergroten van de zuidwestelijke inham (daar waar op bovenstaande afbeelding een droogdok is geprojecteerd) en het rechttrekken van de noordoostelijke kade. Hierbij wordt een gedeelte van de waterplas gedempt en vergroot, kademuuren geplaatst en het terrein voorzien van verharding in de vorm van stelconplaten.

Verder worden na de sloop van de huidige bebouwing nieuwe bebouwing gerealiseerd. Het planvoornemen bestaat uit de volgende nieuw te realiseren c.q. aan te passen bebouwing:

1. de aanleg van een nieuwe grotere hellingbaan van de scheepshelling;
2. het verlengen van de bestaande rails parallel aan de scheepshelling waar de (te handhaven) torenkraan op komt te staan;
3. het plaatsen van een vaste torenkraan ten oosten van de scheepshelling;
4. het bouwen van twee werk- en constructiehallen, één ten zuiden en één ten noordoosten van de scheepshelling, met een bouwhoogte van maximaal 20 meter;
5. het bouwen van een bedrijfshal ten noordoosten van de scheepshelling, met een bouwhoogte van maximaal 8 meter;
6. het bouwen van een kantinegebouw en een kantoorgebouw ten zuiden/zuidoosten van de scheepshelling;
7. het plaatsen van maximaal één droogdok in de waterplas met een maximale omvang van 7.000 m². Voor dit droogdok zijn er in de praktijk twee situaties voorstelbaar. Het plaatsen van een (klein) droogdok dat gebruikt kan worden in de reguliere bedrijfssituatie of een (groot) droogdok dat kan worden gebruikt gedurende groot onderhoud van het terrein, specifiek de hellingbaan. Een en ander is visueel weergegeven in onderstaande afbeelding.



GLOBALE WEERGAVE LOCATIE VAN DE KLEINERE DROOGDOK (TEN NOORDWESTEN VAN DE WATERPLAS) EN VAN DE GROTERE DROOGDOK (TEN NOORDOOSTEN VAN DE WATERPLAS).

Het terrein van de scheepswerf wordt voorzien van een terreinafscheiding in de vorm van hekwerk en keermuur. Dat laatste ter hoogte van de te bouwen werk en constructiehal en bedrijfshal ten oosten en noordoosten van de scheepshelling.

De bestaande groenstrook tussen het bedrijfsperceel van de scheepswerf en de rijbaan Bunkerhaven wordt in de toekomstige situatie ingericht als bloemrijke berm. Naast een groene omranding van het bedrijfsperceel past deze inrichting ook bij de dubbele functie als (bestaand) kabel- en leidingstrook. Deze zone krijgt de enkelbestemming 'groen'. Binnen deze enkelbestemming is het, ter plaatse van de hiertoe aangegeven aanduiding, mogelijk om (naast de bestaande inrit) maximaal twee nieuwe inritten te realiseren. Een inrit is hierbij bedoeld voor het vrachtverkeer en een inrit voor de nieuw te realiseren parkeervoorziening voor personenauto's op het bedrijfsperceel. Inritten worden qua materialisering voorzien van elementenverharding.

Zoals eerder aangegeven staat de daadwerkelijke inrichting van de scheepswerf nog niet vast. De herontwikkeling van de scheepswerf neemt enkele jaren in beslag en in die periode kan vanwege de huidige snelheid van ontwikkelingen op het gebied van scheepvaart de vraag en de wens uit de markt ook veranderen. Om op de marktvraag in te kunnen spelen is het bestemmingsplan gebaseerd op maximale kaders waarbinnen het plan op een verantwoorde wijze kan worden gerealiseerd binnen de beschouwingsperiode van 10 jaar. Hierbij is ook rekening gehouden met de uitgangspunten en randvoorwaarden die vanuit rivierkundig aspect worden gesteld aan het plan.

2.2.1 Fasering

Zoals eerder aangegeven vindt de herontwikkeling/transformatie van de scheepswerf en machinefabriek gefaseerd plaats binnen een periode van 10 jaar. De fasering is verdeeld in de volgende 4 fases.

Fase 1 realisatie kantoor, kantine en vaste torenkraan

In de eerste fase wordt de bestaande bebouwing dat nu dienstdoet als kantoor/kantine gesloopt en wordt een nieuwe kantoor- en kantinevoorziening gerealiseerd. Daarnaast wordt oostelijk van de scheepshelling een vaste torenkraan geïnstalleerd.

Deze werkzaamheden zijn conform het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht' reeds toegestaan en ten behoeve van de bouw van de genoemde bouwwerken alsmede de milieuneutrale wijziging van de inrichting is op 24 augustus 2022 door de gemeente Maasgouw een omgevingsvergunning verleend (nummer Z/22/1 660364).

Fase 2 ontwikkeling van de nieuwe hellingbaan

Deze fase heeft betrekking op de ontwikkeling van de nieuwe hellingbaan. De nieuwe hellingbaan wordt vergroot van 110 naar 150 meter waardoor grotere schepen gerepareerd kunnen worden.

Deze werkzaamheden zijn conform het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht' reeds toegestaan.

Fase 3 realisatie grondwerk buitenterrein en plaatsen nieuwe harde keringen/kades

De aanpassingen/activiteiten/werkzaamheden binnen fase 3 zijn binnen het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht' niet toegestaan. In het kort worden met voorliggend bestemmingsplan het volgende toegestaan:

- Planologische grenscorrectie tussen bestemmingen 'Water' en 'Bedrijventerrein' en omgekeerd;
- Planologische grenscorrectie tussen bestemmingen 'Bedrijventerrein' en 'Groen en 'Verkeer';
- Het aanpassen van de begrenzing van het bouwvlak;
- Het aanduiden van de hele waterplas met de aanduiding 'werkstrook';
- Het mogelijk maken van de activiteit scheepsrecycling;
- Het wijzigen van de maximale bouwhoogte van gebouwen naar 20 meter voor een deel van het bouwvlak.

Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doel het plangebied te voorzien van een actueel juridisch-planologisch kader, waarbinnen deze aanpassingen/activiteiten/werkzaamheden zijn toegestaan.

Fase 4 Sloop en nieuwbouw van loodsen

De laatste fase bestaat uit de sloop en nieuwbouw van de loodsen, bedrijfshallen en/of werk- en constructiehallen op het terrein.

De gewenste bouwhoogte van de nieuwe gebouwen, plaatselijk tot maximaal 20 meter, alsmede de gewenste locatie van deze gebouwen (buiten het bouwvlak) zijn strijdig met het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht'.

Voorliggend bestemmingsplan heeft tot doel het plangebied te voorzien van een actueel juridisch-planologisch kader, waarbinnen deze activiteiten zijn toegestaan.

2.2.2 Inpassing in landschap

Het planvoornemen bevat de mogelijkheid tot het realiseren van werk- en constructiehallen met een maximale bouwhoogte van 20 meter. Om de invloed van bebouwing op het omliggende landschap te minimaliseren is gekeken naar de inpassing van deze gebouwen in de omgeving. Hiervoor is een landschappelijke inpassingsplan opgesteld. Dit plan is als bijlage 1 bij deze toelichting te raadplegen.

Hoofdstuk 3 **Beleid**

3.1 **Rijksbeleid**

3.1.1 **Nationale Omgevingsvisie**

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet, heeft de rijksoverheid de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) opgesteld. In de NOVI wordt een toekomstbeeld geschetst van een Nederland:

- dat gezond en klimaatbestendig is, met schone lucht, schoon water en een schone bodem en veel ruimte voor groen en water;
- met een uitstekend functionerende economie, die duurzaam en circulair is. Nauw verbonden met onze buurlanden en de rest van de wereld, als onderdeel van de internationale gemeenschap;
- waar het goed wonen en werken is. Met aangename en vitale steden en dorpen, en een productief en aantrekkelijk platteland;
- met uitstekende bereikbaarheid, waar iedereen snel en gemakkelijk van A naar B komt, met zo min mogelijk schadelijke uitstoot en overlast;
- waar we voldoende ruimte hebben om te kunnen bewegen, ontspannen en tot onszelf te komen; zowel in de stad als daarbuiten;
- dat veilig is en ons beschermt tegen overstromingen en andere gevaren;
- waar een goede balans is tussen gebouwde omgeving en open landschap, tussen natuur en cultuur, tussen land en water;
- dat openstaat voor verandering, en waar de kracht van zijn traditie, cultuur en identiteit wordt weerspiegeld in de inrichting van de leefomgeving.

Gemeenten, waterschappen, provincies en het Rijk zijn samen verantwoordelijk voor de fysieke leefomgeving. Sommige belangen en opgaven overstijgen het lokale, regionale en provinciale niveau en vragen om nationale aandacht. Dit zijn de 'nationale belangen'. In totaal zijn er 21 nationale belangen geformuleerd. Het Rijk heeft voor alle nationale belangen een zogenaamde systeemverantwoordelijkheid. Voor een aantal belangen is het Rijk zelf eindverantwoordelijk. Maar voor een groot aantal nationale belangen zijn dat de medeoverheden. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen, en keuzes in samenhang moeten worden gemaakt tussen die nationale belangen. Voorbeelden hiervan zijn het:

- Bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland als geheel en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving.
- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- Zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoefte.
- Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
- Zorgdragen voor nationale veiligheid en ruimte bieden voor militaire activiteiten.
- Waarborgen van de waterveiligheid en de klimaatbestendigheid (inclusief vitale infrastructuur voor water en mobiliteit)
- Waarborgen van een goede waterkwaliteit, duurzame drinkwatervoorziening en voldoende beschikbaarheid van zoetwater.
- Verbeteren en beschermen van biodiversiteit.
- Behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang.

Bij de voorgenomen revitaliseringsontwikkeling zijn met name het bevorderen van een duurzame ontwikkeling van Nederland en van alle onderdelen van de fysieke leefomgeving en het waarborgen van de waterveiligheid (zie paragraaf 3.1.3) en de klimaatbestendigheid van belang. Verder geldt dat sprake is van een lokale ontwikkeling, waarbij geen nationale belangen zoals genoemd in het NOVI in het geding zijn. De beoogde ontwikkeling is kortom niet in strijd met de NOVI.

3.1.2 Ladder voor duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is de 'ladder voor duurzame verstedelijking' geïntroduceerd, met als doel een goede ruimtelijke ordening te bereiken door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Daarnaast ondersteunt het gemeenten en provincies in de vraaggerichte programmering van hun grondgebied. De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Het tweede lid van artikel 3.1.6 luidt volgt: *“De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.”*

Zoals eerder aangegeven in de inleiding maakt het plangebied onderdeel uit van de grootste binnenhaven van Nederland. De binnenvaart van en naar het Julianakanaal richting België of Rotterdam maakt veelvuldig gebruik van de (bunker)faciliteiten van deze binnenhaven. In het licht van verduurzaming ligt er de komende decennia ook een forse opgave voor binnenvaartsector om de vloot aan binnenschepen te verduurzamen naar schonere motoren en/of duurzame brandstoffen. Om daarop in te spelen ziet Tullemans bv Oliehandel de kans om haar huidige onderneming als brandstofleverancier om te vormen tot een Clean Energy Hub, een duurzame tankstation voor binnenvaartschepen met een aantal duurzame energiebronnen, zoals: CNG, LNG, elektriciteit, biodiesel en waterstof. De huidig strategisch gelegen scheepswerf en machinefabriek nabij de binnenhaven maakt onderdeel uit van het plan, omdat hier de mogelijkheid kan worden gecreëerd om alhier de motoren van de vloot aan binnenvaartschepen om te bouwen naar duurzame energie systemen.

Om de scheepswerf en machinefabriek hiervoor geschikt te maken dient een transformatie/revitalisatie plaats te vinden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de juridisch-planologische kaders om deze transformatie/revitalisatie mogelijk te maken. De juridisch-planologische kaders om de revitalisering van de scheepswerf mogelijk te maken wijzigt ten opzichte van de huidige juridisch-planologische situatie niet significant.

Conclusie

Gelezen het voorgaande kan worden geconcludeerd dat in dit geval geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling en het planvoornemen dan ook niet getoetst hoeft te worden aan de uitgangspunten van de ladder voor duurzame verstedelijking.

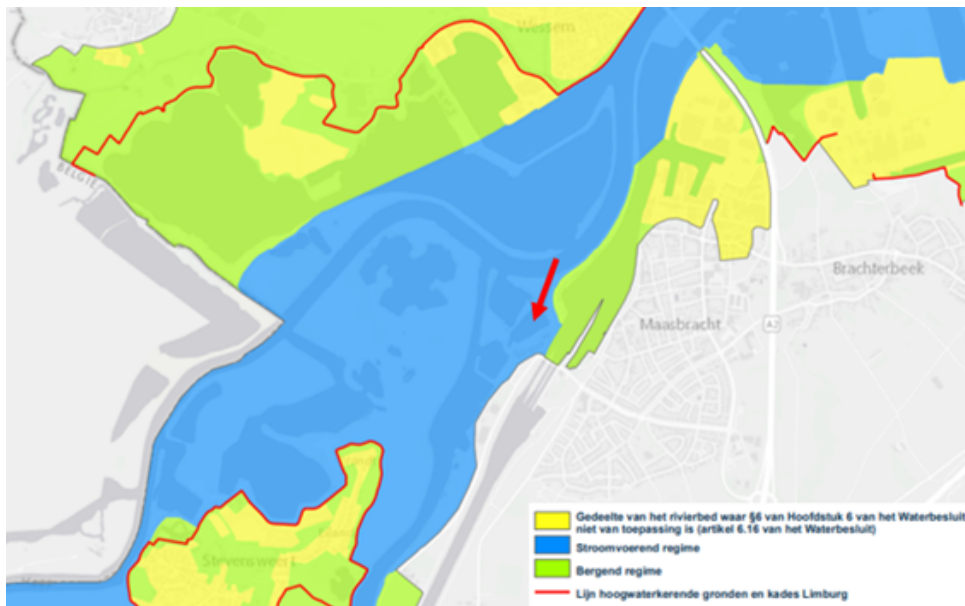
3.1.3 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Ter bescherming van de nationale belangen is door het Rijk het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' (Barro) opgesteld. De regels van het Barro moeten in acht worden genomen bij het opstellen onder meer bestemmingsplannen.

In het Barro zijn regels opgenomen voor de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Ruimtereservering Parallelle Kaagbaan, Kustfundament, Grote rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Natuurnetwerk Nederland, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire waterkeringen buiten het kustfundament en het IJsselmeergebied. In het voorliggende geval is uitsluitend het aspect 'Grote rivieren' van belang. Onderstaand wordt hier nader op ingegaan.

Grote rivieren

Op 14 juli 2006 is de Beleidsregels grote rivieren in werking getreden. De beleidslijn is onder de titel 'Grote rivieren' doorvertaald in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening. Op basis van de kaarten behorende bij de Beleidsregels grote rivieren valt het besluitgebied binnen het stroomvoerend regime van de Maas, zoals is weergegeven op de navolgende afbeelding.



UITSNEDE KAART BELEIDSREGELS GROTE RIVIEREN.

In het stroomvoerend rivierbed mag in beginsel niet worden gebouwd of een andere activiteit worden gepleegd die structureel van invloed is op het afvoervermogen van de rivier. In artikel 5 'Riviergebonden activiteiten stroomvoerend regime' van de Beleidsregels grote rivieren, zijn riviergebonden activiteiten opgenomen waarvoor in het gedeelte van het rivierbed waarop het stroomvoerend regime van toepassing is, onverminderd het bepaalde in artikel 7, eerste en tweede lid van de Beleidsregels grote rivieren, toestemming gegeven kan worden. Onder artikel 5, sub e. is de aanleg of wijziging van scheepswerven en specifiek daaraan verbonden bedrijfsactiviteiten benoemd als riviergebonning gegeven kan worden. Het voorliggende initiatief valt binnen deze categorie. Hierbij moet worden voldaan aan de voorwaarden zoals opgenomen in artikel 7, eerste en tweede lid. Hierin is namelijk opgenomen dat de toestemming alleen wordt gegeven indien er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat het veilig functioneren van het waterstaatswerk gewaarborgd blijft, er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit, en er sprake is van een zodanige situering en uitvoering van de activiteit dat de waterstandsverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is.

In overleg met Rijkswaterstaat is door Kragten een rivierkundige analyse opgesteld naar de gevolgen van de gefaseerde herinrichting van de scheepswerf op de Maas (zie paragraaf 4.11.2). Op basis van deze analyse wordt aangetoond dat het hele ontwerp van de scheepswerf, maar ook in de afzonderlijke fases, er geen sprake is van een feitelijke belemmering voor vergroting van de afvoercapaciteit. Ook is er sprake van een zodanige situering en uitvoering van de herontwikkelingsactiviteiten dat de waterstandsverhoging of de afname van het bergend vermogen zo gering mogelijk is.

Tot slot dient te worden opgemerkt dat voor de voorgenomen activiteiten in het kader van de revitalisering van de scheepswerf een watervergunning dient te worden afgegeven door Rijkswaterstaat, waarbij aan de hand van de rivierkundige analyse en het ontwerp van de scheepswerf nogmaals wordt getoetst aan de voorwaarden als opgenomen in artikel 7, eerste en tweede lid van de Beleidsregels grote rivieren.

Conclusie

Bij de voorgenomen ontwikkeling zijn geen nationale belangen in het geding aangezien wordt voldaan aan de voorwaarden ten aanzien van de ligging binnen het stroomvoerend regime van de Maas. Er is verder slechts sprake van een lokale ontwikkeling. De beoogde ontwikkeling is kortom niet in strijd met de beleidsregels zoals deze zijn opgenomen in het Barro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie Limburg

Op 1 oktober 2021 hebben Provinciale Staten van de provincie Limburg de Omgevingsvisie Limburg vastgesteld. De Omgevingsvisie Limburg is per 25 oktober 2021 in werking getreden. Op grond van de kaart 'Limburgse principes' geldt dat het plangebied gedeeltelijk onderdeel uitmaakt van de 'Groenblauwe mantel' en gedeeltelijk is aangewezen als 'Werklocatie'.



UITSNEDE KAART 'LIMBURGSEPRINCIPES' UIT DE OMGEVINGSVISIE LIMBURG.

Groenblauwe mantel

Voor wat betreft de beleidsmatige uitgangspunten in relatie tot de ligging de groenblauwe mantel, zijn in verhouding tot het POL2014 voor de beoogde ontwikkeling geen direct relevante beleidswijzigingen opgenomen.

Het Maasdal, de beekdalen en steilere hellingen (voorheen de bronsgroene landschapszone en zilvergroeene natuurzone) vormen samen de groenblauwe mantel binnen de landelijke gebieden van Limburg (ca. 36.000 ha). De gebieden vormen samen een soort mantel tussen en bij het Natuurnetwerk Limburg. Het zijn gebieden waar de provincie goede combinatiemogelijkheden zien voor duurzame vormen van (kringloop) land- en tuinbouw en andere economische functies, vooral door hergebruik van reeds aanwezige monumentale en beeldbepalende gebouwen. De focus ligt hier op het versterken van het klimaatadaptieve karakter (meer ruimte voor de beken en Maas), de biodiversiteit en kernkwaliteiten van het landschap.

Op veel plekken zijn in de rivier- en beekdalen in de loop der tijd (delen van) steden en dorpen tot ontwikkeling gekomen. Die bebouwde gebieden maken geen deel uit van de groenblauwe mantel, maar staan er wel mee in verband.

Analyse

In het voorliggend geval is de binnenhaven en een deel van het 'droge' werkterrein van de scheepswerf aangeduid als groenblauwe mantel. Het huidige juridisch-planologisch kader staat reeds toe dat zowel de binnenhaven als het droge deel van het terrein in gebruik kan worden genomen ten behoeve van de uitoefening van bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 4.2 en ter plaatse van de aanduiding 'scheepswerf' bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 5.1. Direct ten noordwesten van het plangebied is conform het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht' zelfs sprake van bedrijvigheid tot en met milieucategorie 5.1. Aangezien de uitbreidingsactiviteiten met betrekking tot de scheepsrecycling geprojecteerd is buiten het als groenblauwe mantel aangeduid gebied, is in dit geval slechts sprake van een revitalisering van een bestaande bedrijfslocatie. Er is uitdrukkelijk geen sprake van

nieuwvestiging. Gezien de activiteiten die op de scheepswerf plaatsvinden, welke ook juridisch-planologisch als zodanig aldaar zijn toegestaan, is het niet aannemelijk te veronderstellen dat ter plaatse sprake is van de aanwezigheid (en daarmee ook het behoud en het versterken) van natuurwaarden conform de groenblauwe mantel.

Naast de delen van de scheepswerf is ook de landtong in zijn geheel aangeduid als groenblauwe mantel. Conform het vigerende bestemmingsplan is de landtong ter plaatse aangeduid als zijnde een primaire waterkering (dubbelbestemming 'Waterstaat-Waterkering'). Bezien vanuit het oogpunt van het veilig functioneren van de primaire waterkering is het niet wenselijk en, gezien het frequente onderhoudsprotocol aan dergelijke keringen, ook niet aannemelijk dat ter plaatse sprake is van de aanwezigheid van natuurwaarden conform de groenblauwe mantel.

Conclusie

Gelezen het voorgaande is het niet aannemelijk te veronderstellen dat ter plaatse sprake is van aanwezige waarden conform de groenblauwe mantel. Zodoende wordt met betrekking tot het planvoornemen geen negatieve invloed uitgeoefend op de kernkwaliteiten binnen de groenblauwe mantel.

Werklocatie

Bedrijventerrein

Er is binnen de provincie Limburg een behoorlijke voorraad aan bedrijventerreinen: ruim 800 ha (11%) is nog beschikbaar. Op de reeds uitgegeven oppervlakte (6.500 ha) zijn ruim 11.000 bedrijfsvestigingen met bijna 220.000 werkzame personen actief. Uitgaand van de situatie op 31 december 2019 en het meerjarig gemiddelde uitgiftepatroon is onze voorraad toereikend voor zo'n 7 tot 10 jaar. Afhankelijk van de vraag-ontwikkeling kunnen zich echter knelpunten voordoen in soort en kwaliteit van terrein dat nodig is. Vanuit financieel en economisch oogpunt kan het aantrekkelijk zijn om nieuwe gronden te ontwikkelen. Vanuit het oogpunt van circulariteit van bestaande bedrijfsgebouwen en optimaal ruimtegebruik is dat niet altijd de beste keuze. Multifunctioneel ruimtegebruik en herstructurering bieden hier kansen.

Het is de ambitie van de provincie om ook in de toekomst te beschikken over genoeg werklocaties en goede ontwikkelruimte voor bestaande en nieuwe bedrijven. Samen met gemeenten en/of eigenaren wordt de komende jaren toegewerkt naar werklocaties die zowel in kwantitatief als kwalitatief opzicht aan de maat zijn. Daarbij wordt zo efficiënt mogelijk omgegaan met het ruimtebeslag.

Ten aanzien van bedrijventerreinen:

- wordt gekozen voor compacte werklocaties om ruimtegebruik en landschappelijke inpassing te optimaliseren. Daarbij wordt de voorkeursvolgorde volgens de NOVI gehanteerd: 1. gebruik ruimte op bestaande terreinen; 2. ontwikkeling nieuwe terreinen aansluitend aan stedelijk gebied; 3. andere buitenstedelijke locaties. Hiermee wordt aansluiting gevonden bij de 'Limburgse principes', met name de principes 'meer stad, meer land' en 'zorgvuldig omgaan met onze ruimte en voorraden'. Nieuwe bedrijven vestigen zich dus bij voorkeur op bestaande werklocaties. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt aangestuurd op uitbreiding van de grenzen van bestaande werklocaties. Voor gevestigde bedrijven kan daarbij maatwerk aan de orde zijn. Gemeenten zijn hierbij als eerste partij aan zet, maar wel in onderlinge regionale afstemming. Pas als dit geen oplossing biedt, bekijken we in overleg met de gemeenten de derde stap: de mogelijkheden voor nieuwe locaties voor bedrijventerreinen.
- wordt door de provincie de regie genomen als het gaat om het bepalen van nieuwe locaties voor bedrijventerreinen voor grootschalige productielocaties van meer dan 10 hectaren, met bedrijvigheid van de hogere milieu categorieën en/of logistieke terreinen. De reden hiervoor is dat deze nationaal en internationaal opererende bedrijven op bovenregionale schaal locaties zoeken. Dit wordt in overleg met de gemeenten opgepakt en zo nodig door de inzet van sturende instrumenten zoals een instructie of een projectbesluit. Hierbij worden de eerder beschreven voorkeursvolgorde volgens de NOVI gehanteerd. Belangrijke criteria bij het bepalen van nieuwe locaties voor dit type bedrijvigheid zijn verder multimodaliteit, arbeids- markt, gezondheid, veiligheid, clusteren van risicovolle activiteiten, biodiversiteit en landschappelijke kwaliteit.
- wordt bij de vestiging van nieuwe bedrijven zo veel mogelijk gestreefd naar multifunctioneel ruimtegebruik. Combinaties van functies vergroot de levensvatbaarheid en duurzaamheid van bedrijventerreinen, en de koppelkansen met andere beleidsdoelen zoals de energietransitie.
- wordt het beleid om risicovolle industriële activiteiten te clusteren op de bestaande bedrijventerreinen voor de zwaardere milieucategorieën gecontinueerd. Dit speelt vooral op Chemelot (zie ook hoofdstuk Economie). Voordelen hiervan zijn: beperking van het ruimtebeslag, minder bewoners die te maken hebben met risicovolle activiteiten in de omgeving, geconcentreerde transportbewegingen en een verhoging van de agglomeratiekracht - de bundeling van kennis en mensen. Binnen de clusters wordt ruimte gegeven aan het economisch belang van de bedrijven. Waar clustering niet mogelijk is, wordt het gebied zo veilig mogelijk ingericht zodat grote groepen mensen beschermd worden tegen ongevallen met gevaarlijke stoffen.

- is het in stand houden van kwalitatief goede werklocaties niet vanzelfsprekend. Gemeenten zijn aan zet als het gaat om de programmering en organisatie van herstructurering van verouderde werklocaties. Waar nodig wordt als provincie een faciliterende rol overwogen.

In het voorliggend geval is sprake van een revitalisering van een bestaande scheepswerf teneinde de bedrijfsvoering van de scheepswerf toekomstbestendig te maken en effectief in te laten spelen op de toekomstige ontwikkelingen inzake binnenvaartschepen. Hierdoor blijft het gebied ter plaatse in gebruik als bedrijventerrein en krijgt het een nieuwe kwalitatieve impuls. Daarnaast blijft werkgelegenheid behouden.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling is kortom in lijn met de Omgevingsvisie Limburg op dit punt.

3.2.2 Omgevingsverordening Limburg 2014

Op 12 december 2014 is de 'Omgevingsverordening Limburg 2014' vastgesteld. Hierin staan de regels die het omgevingsbeleid van het POL2014 juridische binding geven. Inmiddels is ook de opvolger, de 'Omgevingsverordening Limburg' vastgesteld, maar deze treedt pas in werking op het moment dat de Omgevingswet in werking treedt, dus daarom wordt in deze toelichting ingegaan op de thans van toepassing zijnde Omgevingsverordening Limburg 2014.

Roerdalslenk

Op basis van de Omgevingsverordening Limburg ligt het besluitgebied binnen de boringsvrije zone Roerdalslenk III. Het is binnen deze zone verboden:

- een boorput of een bodemenergiesysteem te maken of hebben of de grond te roeren, dieper dan de bovenkant van de Bovenste Brunssumklei;
- werken op of in de bodem uit te voeren of te doen uitvoeren waarbij ingrepen worden verricht of stoffen worden gebruikt die de beschermende werking van de Bovenste Brunssumklei kunnen aantasten.

Het voornemen tot het maken van een boorput, het aanleggen van een bodemenergiesysteem of het roeren van grond in de Roerdalslenk dieper dan 30 meter dient vier weken op voorhand schriftelijk gemeld te worden aan Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Dergelijke boringen zijn echter niet voorzien.

Overige milieubeschermingsgebieden

Voor het overige ligt het besluitgebied op basis van de Omgevingsverordening Limburg 2014 niet binnen (milieu)beschermingsgebieden of beschermingszones ten behoeve van natuur en landschap.

Bronsgroene landschapszone (huidig onderdeel van de Groenblauwe mantel)

Het plangebied ligt ook binnen de 'bronsgroene landschapszone'. In de omgevingsverordening zijn in paragraaf 2.7 de volgende regels opgenomen ten behoeve van de bronsgroene landschapszone:

- De toelichting bij een ruimtelijk plan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in de bronsgroene landschapszone, bevat een beschrijving van de in het besluitgebied voorkomende kernkwaliteiten, de wijze waarop met de bescherming en versterking van de kernkwaliteiten is omgegaan en hoe de negatieve effecten zijn gecompenseerd. Bij de compensatie van de negatieve effecten op natuurwaarden wordt de beleidsregel als bedoeld in artikel 2.6.7, tweede lid, gevolgd.
- De kernkwaliteiten in de Bronsgroene landschapszone zijn het groene karakter, het visueel-ruimtelijk karakter, het cultuurhistorisch erfgoed en het reliëf.

Zoals beschreven in paragraaf 3.2.1 (onder Groenblauwe mantel) is het niet aannemelijk te veronderstellen dat ter plaatse sprake is van aanwezige waarden conform de bronsgroene landschapszone c.q. de groenblauwe mantel. Het plangebied is reeds in gebruik als zijnde een scheepswerf conform de huidig juridisch-planologische kaders (bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 4.2 en specifiek ter hoogte van de scheepswerf tot en met milieucategorie 5.1). Direct ten noordwesten van het plangebied is conform het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht' sprake van bedrijvigheid tot en met milieucategorie 5.1. Ook is een groot deel van de landtong, waar o.a. de scheepswerf is gevestigd, conform het bestemmingsplan een primaire waterkering. Gezien de functie van waterkering en het frequente onderhoudsprotocol ten behoeve van het blijven functioneren van de kering is het ook voor dit deel van het gebied niet aannemelijk dat er sprake is van enige natuurwaarden. Tot slot is in voorliggende geval slechts sprake van een revitalisering van een bestaande bedrijfslocatie en geen nieuwvestiging. Zodoende kan een beschrijving van de kernkwaliteiten achterwege blijven en is van compensatie van de negatieve effecten op de natuurwaarden geen sprake.

Bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014

Tot slot ligt het plangebied binnen de regio Midden-Limburg. Met de gemeenten binnen de regio Midden-Limburg, waaronder de gemeente Maasgouw, en de provincie Limburg zijn bestuursafspraken gemaakt over de wijze waarop het POL2014 nader uitgewerkt wordt en specifiek voor de thema's wonen, detailhandel, kantoren,

bedrijventerreinen, energie, landschap, land- en tuinbouw en vrijetijdseconomie.

Ten aanzien van 'Bedrijventerreinen' in de regio Midden-Limburg zijn in artikel 2.4.5 de volgende regels opgenomen:

2. Een ruimtelijk plan voor een gebied gelegen in de regio Midden-Limburg voorziet niet in de toevoeging van vestigingsmogelijkheden voor bedrijventerreinen aan de bestaande voorraad bedrijventerreinen alsmede aan de bestaande planvoorraad bedrijventerreinen anders dan in overeenstemming met de algemene opgaven en de thematische principes zoals beschreven in paragraaf 5.2 van POL2014, het beleidskader werklocaties Midden-Limburg en de bestuursafspraken regionale uitwerking POL2014 voor de regio Midden-Limburg.
4. De toelichting bij het ruimtelijke plan voor een gebied gelegen in de regio Noord-Limburg respectievelijk de regio Midden-Limburg respectievelijk de regio Zuid-Limburg bevat een verantwoording van de wijze waarop invulling is gegeven aan het bepaalde in het eerste lid respectievelijk het tweede lid respectievelijk het derde lid.
5. De toelichting bij een ruimtelijk plan bevat een beschrijving van het proces van voorbereiding van het initiatief, de planvoorbereiding en indien aan de orde de verantwoording van de afstemming in (sub-)regionaal verband.

Het voorliggende planvoornemen heeft betrekking op het juridisch-planologisch mogelijk maken van revitaliseringswerkzaamheden om de bestaande bedrijvigheid (scheepswerf) toekomstbestendig te maken. Er is geen sprake van uitbreiding of toevoeging van bedrijventerreinen. Een toelichting als bedoeld in lid 4 en 5 kan kortom achterwege blijven.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat het voorliggende initiatief past binnen de beleidsuitgangspunten van de Omgevingsverordening Limburg 2014.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Maasgouw

Op 22 februari 2022 heeft de gemeenteraad van Maasgouw de Omgevingsvisie Maasgouw vastgesteld. In de omgevingsvisie wordt de koers voor de toekomst van Maasgouw beschreven. Dit wordt gedaan voor de hele fysieke leefomgeving van Maasgouw. Er worden in de omgevingsvisie nog maar drie gebieden: 'de kernen', 'het landelijk gebied' en 'de Maasplassen' benoemd. Deze hoge abstractieniveau leidt tot meer flexibiliteit, mogelijkheden voor maatwerk en creativiteit van initiatiefnemers.

Het beleid op hoofdlijnen is in twee onderdelen vevat: de visiekaart en de matrix.

3.3.1.1 Visiekaart



AFBEELDING UITSNEDE VISIEKAART OMGEVINGSVISIE MAASGOUW MET DE VOORDE LOCATIE VAN DE SCHEEPSWERF (ROODOMLIJND) GELDENDE GEBIEDSINDELING

Op basis van de Visiekaart behoort de locatie van de scheepswerf tot het gebied 'Maasplassen'. Tevens is de omgeving van de scheepswerf aangewezen als locatie waar een bijzondere veranderingopgave plaats vindt, dat verder uitgewerkt moet worden en waar de omgevingsvisie de koers op hoofdlijnen bepaalt.

3.3.1.2 Matrix

Deelgebied:	Maasplassen
Koers	Identiteit De Maasplassen en de havenactiviteiten (zowel voor de professionele als recreatieve scheepvaart) vormen een belangrijk onderdeel van de identiteit van de gemeente. De Maasplassen zijn belangrijk voor zowel de economie van Maasgouw (scheepvaart, (water-)toerisme) als voor natuur en landschap. Er is een duidelijke afwisseling in intensiteit van het gebruik van de rivier, de plassen en kanalen. Wat willen we bereiken? - Het bewaren van belangrijke kwaliteiten rust, openheid en biodiversiteit in de rustige delen van het Maasplassengebied. Nieuwe ontwikkelingen in de rustige delen moeten goed worden afgewogen. Daarbij spelen de basisprincipes (zie hieronder) een rol, maar ook overlast, draagkracht van het gebied en de meerwaarde van de ontwikkeling voor haar omgeving; - De gebieden die nu al intensiever in gebruik zijn, lenen zich beter voor verdere ontwikkeling van water(sport)recreatie. We willen de Maasplassen beter inrichten voor de watersporter. Daarbij gelden de basisprincipes en streven we kwaliteitsverbetering na.
Basisprincipes	
<i>ruimtelijke kwaliteit</i>	- Openheid is karakteristiek voor de Maasplassen. Nieuwe ontwikkelingen mogen daar geen afbreuk aan doen. - Een deel van de Maasplassen kenmerkt zich door rust. Hier vermijden we ontwikkelingen die deze rust kunnen verstoren. - Bij het verbreden van het toeristisch-recreatieve aanbod en bij inrichtingsmaatregelen, versterken we de ruimtelijke kwaliteit.
Duurzaamheid - Energie - Klimaat - Circulaire economie	- Opwek van duurzame energie kan worden afgewogen in zoekgebieden. Natuurgebieden en parels sluiten we uit, in overige gebieden gelden extra voorwaarden. - aantasten van rust, openheid en biodiversiteit. - We onderzoeken de mogelijkheden de watersportsector te verduurzamen (met name energetisch en circulair)
<i>Gezondheid</i>	We houden het water van de Maasplassen toegankelijk voor sport, recreatie en natuurbeleving, omdat dat bijdraagt aan een positieve gezondheid.
Omgevingswaarden	
<i>biodiversiteit</i>	Nieuwe initiatieven mogen geen afbreuk doen aan de biodiversiteit; doel is realisatie van het natuurnetwerk, bescherming van leefgebieden en rust.
<i>Veilige leefomgeving</i>	- Waar watersport en beroepsvaart elkaar ontmoeten, is veiligheid een issue. Samen met de sector onderzoeken we naar gepaste veiligheidsmaatregelen. - Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan een veilige leefomgeving
<i>Water en ondergrond</i>	- We willen de waterkwaliteit van de maasplassen verbeteren. Elektrisch varen en circulaire landbouw dragen daar aan bij. Dit gaan we stimuleren. - Onze ambities voor de ondergrond zijn verwoord in 'Ondergrond in beeld'
<i>Mobiliteit en bereikbaarheid</i>	We zorgen ervoor dat het water goed bereikbaar is en blijft voor alle vormen van duurzame waterrecreatie en scheepvaart.

AFBEELDING UITSNEDE VAN DE MATRIX MET BETREKKING TOT DE MAASPASSEN.

3.3.1.3 Beoordeling initiatieven

Nieuwe ontwikkelingen die niet in het bestemmingsplan/omgevingsplan passen, worden getoetst aan de koers van het gebied en de onderliggende thema's.

Bij dergelijke ontwikkelingen, waar voorliggend plan ook toebehoort, hanteert de gemeente Maasgouw de volgende stappen en spelregels:

Stap 1. Bijdrage doelen

De gemeente beoordeelt of het initiatief bijdraagt aan de doelen die in de omgevingsvisie is geformuleerd (zie hoofdstuk 3 en 4). Het initiatief dient op zijn minst geen afbreuk te doen aan de gestelde doelen.

Gekeken naar de doelen kan resumerend worden beschouwd dat voorliggend planvoornemen een bijdrage levert aan de doelen, omdat:

- *de revitalisering ervoor zorgt dat de bedrijfsvoering van de scheepswerf toekomstbestendig is, hetgeen een bijdrage levert voor de plaatselijke en regionale economie;*
- *de scheepswerf een belangrijke identiteitsdrager is voor de professionele scheepvaart;*
- *voor zover sprake is van een nieuwe ontwikkeling binnen de Maasplassen, het voorliggend plan door maatregelen (als beschreven onder 2.2.2 en opgenomen in bijlage 1 zodanig wordt landschappelijk ingepast dat geen afbreuk wordt gedaan aan de karakteristieke openheid van de Maasplassen;*
- *de revitalisering van de scheepswerf mede het in gebruik nemen van materieel/installaties betekent, waarbij wordt voldaan aan de huidige milieuregels. In de basis levert dit een belangrijke bijdrage aan een verbetering van de waterkwaliteit.*

Stap 2. Maatschappelijk draagvlak

Wat onder 'voldoende' bijdrage aan de visie moet worden verstaan, wordt medebepaald door het maatschappelijk draagvlak. Dit wordt door de initiatiefnemer georganiseerd. De gemeente kan hierbij behulpzaam zijn. Een gebiedsdialog met betrokkenen speelt een belangrijke rol bij het creëren van draagvlak.

Voorliggend bestemmingsplan betreft een relatief kleinschalige wijziging van het vigerende planologische kader. Een wijziging die hoofdzakelijk voorziet op een voortzetting van bestaande activiteiten behorende bij de scheepswerf, passend binnen het vigerende beleid. Vanuit deze optiek is geen gebied brede omgevingsdialog gevoerd. Wel is de directe omgeving geïnformeerd over het voornemen tot revitalisering van de scheepswerf.

Belangrijk om in dit kader te vermelden is dat onderhavige ontwikkeling deel kan gaan uitmaken van een bredere gebiedsontwikkeling met daarbij de ontwikkeling van de Clean Energy Hub als trekker. In het kader van deze bredere gebiedsontwikkeling wordt nadrukkelijk wél een integrale en brede gebiedsdialog doorlopen.

Stap 3. Voldoet het project aan omgevingsaspecten

In de omgevingsvisie zijn ambities en doelen op hoofdlijnen geformuleerd. Daaronder ligt een heel palet aan wet- en regelgeving dat van toepassing kan zijn. Hiermee moet eveneens rekening worden gehouden en is een verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Past een initiatief in de visie, dan onderzoekt de initiatiefnemer hoe het initiatief mogelijk kan worden gemaakt. De gemeente kan hierbij helpen.

In hoofdstuk 4 van voorliggende toelichting wordt uitgebreid ingegaan op de omgevingsaspecten in relatie tot het planvoornemen. De algehele conclusie is dat het planvoornemen hieraan voldoet.

Stap 4. Bijdrage ruimtelijke kwaliteit

Bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling wordt van de initiatiefnemer verwacht dat ook wordt geïnvesteerd in verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. In het buitengebied gebeurde dit al met het gemeentelijk kwaliteitsmenu (GKM). Het is de wens van de gemeente om dit fonds breder in te zetten. De eerste ideeën zijn, om net als in het GKM, zowel een fysieke- als een financiële bijdrage te vragen van initiatiefnemers. De financiële bijdrage wordt gebruikt om de doelen die voor het betreffende gebied zijn gesteld, te ondersteunen. Dit kan dus breder worden ingezet dan alleen ruimtelijke kwaliteit. Dit fonds omgevingskwaliteit wordt momenteel verder uitgewerkt.

Voor een bijdrage aan het fonds omgevingskwaliteit wordt een ondergrens gehanteerd. De ondergrens is gebaseerd op de volgende twee criteria:

1. Alleen ontwikkelingen waarin sprake is van een afwijking van het omgevingsplan (met een omgevingsvergunning of door het wijzigen van het omgevingsplan) vragen we een bijdrage aan het fonds;
2. De ondergrens wordt ook gebaseerd op een minimale bouw- of gebruiksomvang. Waar die grens precies ligt is onderwerp van nadere uitwerking.

Ten aanzien van het eerste criterium is met voorliggend plan sprake van het wijzigen van het bestemmingsplan/omgevingsplan. Deze wijziging van het bestemmingsplan/omgevingsplan ziet echter niet toe op het mogelijk maken van een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling, maar op het wijzigen van specifieke bouw- en gebruiksonderdelen van het huidige vigerend bestemmingsplan. Conform het tweede criterium wordt in dat kader

ook een ondergrens gehanteerd, dat nog nadere uitwerking behoeft. Derhalve kan nog geen duidelijkheid worden geschept of voor voorgenomen ontwikkeling een bijdrage aan het fonds omgevingskwaliteit noodzakelijk is.

Stap 5 Financiering, prioriteitstelling en fasering

Als (mede)financiering van de gemeente noodzakelijk en gewenst is, dan kan het project zo mogelijk in de begroting worden opgenomen. Omdat niet alles tegelijkertijd kan, zal de gemeente prioriteiten stellen en projecten zo nodig faseren.

Voorgenomen ontwikkeling wordt volledig gefinancierd door de initiatiefnemer. Derhalve is deze stap niet aan de orde.

Stap 6 Besluitvorming

De gemeente is gesprekspartner, faciliteert (ambtelijk) en is op een hoger abstractieniveau de bewaker van de onderlinge samenhang (college en raad). Ook als het maatschappelijk draagvlak geen duidelijk beeld geeft van de wenselijkheid van het initiatief, zal het gemeentebestuur uiteindelijk de knoop doorhakken. Omgekeerd betekent dit, dat als een initiatief voldoet aan stap 1 t/m 4 (of 5), het college en raad het initiatief in principe zullen omarmen.

Uit toetsing blijkt dat het voorgenomen plan voldoet aan hetgeen in de stappen 1 tot en met 4 aan bod is gekomen. Het initiatief kan derhalve rekenen op medewerking van de gemeente Maasgouw in de vorm van vaststelling van het bestemmingsplan/omgevingsplan ten behoeve van voorgenomen plan.

Conclusie

Gelezen het voorgaande is het planvoornemen in lijn met de omgevingsvisie.

3.3.2 Gemeentelijk Kwaliteitsmenu

Het Gemeentelijk Kwaliteitsmenu (GKM) is van toepassing op het buitengebied van de gemeente Maasgouw. Het GKM richt zich op nieuwe rode ontwikkelingen, die niet mogelijk zijn op basis van het geldende bestemmingsplan.

Het gebied van de scheepswerf ligt volgens de kaart van de provinciale contouren buiten de daar aangegeven kernen, maar ook buiten de Grens Stedelijke Dynamiek. Daarmee ligt de locatie in het buitengebied van de gemeente Maasgouw.

Gezien de voorgestelde ontwikkeling is er echter geen sprake van een nieuwe rode ontwikkeling als bedoeld in het GKM, aangezien er sloop en nieuwbouw plaatsvindt binnen hetzelfde plangebied en het mogelijke bebouwingspercentage binnen het bouwvlak gelijk blijft. Nadere eisen voor wat betreft de ruimtelijke kwaliteit kunnen wel volgen bij de beoordeling van de overige ruimtelijke aspecten van de planologische veranderingen.

Conclusie

Het GKM is niet van toepassing op het planvoornemen.

3.3.3 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

Het gemeentelijk Verkeers- en vervoerbeleid is hoofdzakelijk weergegeven in het "Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan, verkeersbeleid 2015-2025" (GVVP), zoals vastgesteld op 12 februari 2015. In het GVVP is de aanpak van de knelpunten op het gebied van verkeer en vervoer omschreven, met als doel een bijdrage te leveren aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, bereikbaarheid, en (verkeer)leefbaarheid in Maasgouw. Naast het GVVP zijn specifieke aspecten, zoals parkeren, in afzonderlijke nota's uitgewerkt.

Het parkeren dient te voldoen aan het gemeentelijk beleid "Parkeernormen en parkeerbijdrageregeling gemeente Maasgouw". Voor meer informatie hierover wordt verwezen naar paragraaf 4.10 'verkeerskundige aspecten'.

Conclusie

Gelezen het voorgaande is het planvoornemen in lijn met de GVVP.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden en onderzoek

4.1 Akoestiek

4.1.1 Wettelijk kader

Met de Wet geluidhinder wordt, vanuit een goed milieubeheer, een aantal specifieke geluidsgevoelige bestemmingen beschermd zoals woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen. De geluidszonering die door deze wet wordt voorgeschreven, ligt rondom bedrijventerreinen, langs wegen voor wegverkeer, langs spoorwegen en rondom of langs andere geluidsoverlast veroorzakende objecten.

Aan de geluidsbelasting op de (gevels van de) geluidsgevoelige objecten worden grenzen gesteld ter wille van het woon- en leefklimaat. In het algemeen is een geluidsbelasting op de gevel van een bestaande woning tot een maximum van 55 dB(A) toegestaan. Op andere geluidsgevoelige objecten kan die norm anders zijn. De wet kent de aanname dat het gebruik van een autoweg, waarvoor als verkeersmaatregel een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt, geen ongeoorloofde geluidsbelasting teweegbrengt.

In een bestemmingsplan dat voorziet in ruimtelijke ontwikkeling, moet verantwoord zijn dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is op grond van toelaatbare geluidhinder ten opzichte van geluidsgevoelige objecten. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening dient rekening te worden gehouden met de zogeheten geluidszonering.

In het kader van de beoogde ontwikkeling is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 2 bij deze toelichting te raadplegen. Onderstaand wordt ingegaan op de conclusies uit het onderzoek.

4.1.2 Conclusie

Op basis van de maximaal representatieve bedrijfssituatie is de geluidimmissie (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) inzichtelijk gemaakt. Middels ter plaatse uitgevoerde geluidmetingen en een akoestisch rekenmodel is de geluidimmissie in de omgeving bepaald.

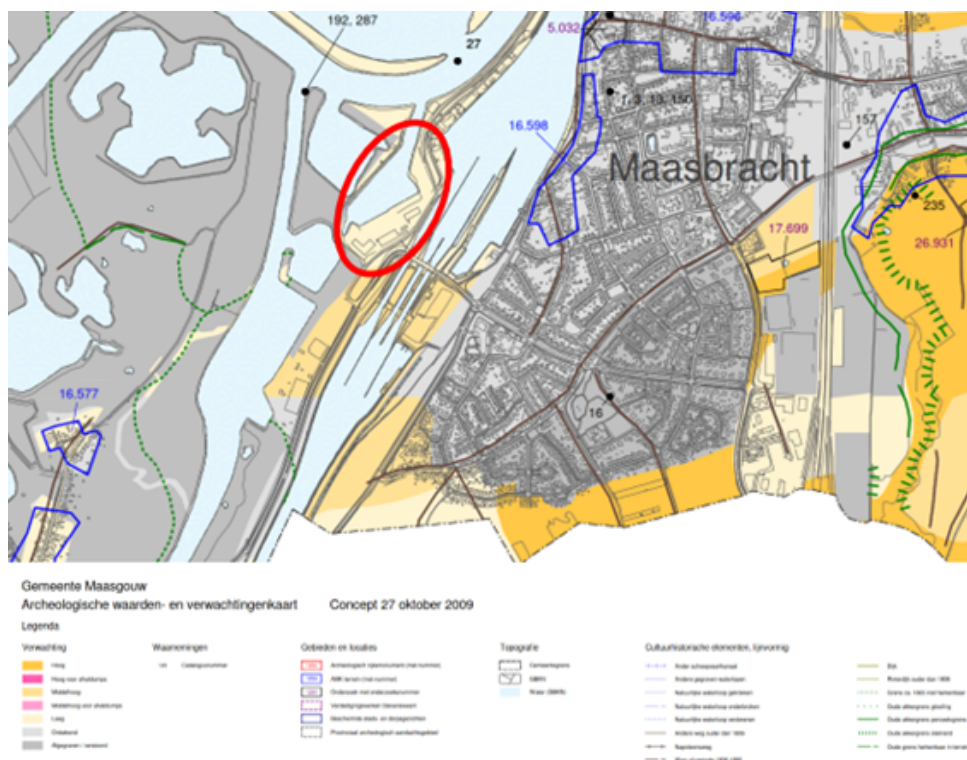
Uit de berekeningen blijkt dat de berekende geluidsbelasting voldoet aan de richtwaarden uit de VNG publicatie op basis van het omgevingstype "gemengd gebied". Voor de activiteiten behorende bij scheepsrecycling, specifiek het gebruik van een mobiele knipschaar, zijn afscherpende maatregelen noodzakelijk. In het bestemmingsplan is derhalve een zone opgenomen waarbinnen 'scheepsrecycling' is toegestaan. Deze maatregelen omvatten het plaatsen van een vanuit akoestisch perspectief aanvaardbare, aan drie zijden afgeschermd constructie met een minimale hoogte van 4 meter, binnen de ruimte zoals opgenomen in de verbeelding van het bestemmingsplan en voor zover vanuit hydraulisch perspectief (zie paragraaf 4.1.1.2) verantwoord.

De zonebeheerder heeft de aangevraagde langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus akoestisch getoetst en blijft binnen de bestaande geluidzone. Met contourberekeningen is aangetoond dat er, ook met het toestaan van de activiteit 'scheepsrecycling', sprake is van een goed woon- en leefklimaat bij omliggende woningen.

4.2 Archeologie en cultuurhistorie

4.2.1 Archeologie

Op grond van de archeologische waarden- en verwachtingskaart van de gemeente Maasgouw ligt het plangebied in een zone met een lage archeologische verwachtingswaarde.



UITSNEDE ARCHEOLOGISCHEWAARDEN- EN VERWACHTINGSKAARTGEMEENTE MAASGOUW, MET HET PLANGEBIED IN ROOD OMLIJD.

Vanwege de lage archeologische verwachting binnen het plangebied is voor graafwerkzaamheden ten behoeve van de uitwerking van het planvoornemen geen archeologisch onderzoek noodzakelijk.

Indien tegen de verwachting in tijdens graafwerkzaamheden toch archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform de Erfgoedwet van 2016, artikel 5.10 (Archeologische toevalsvondst) en 5.11 (Waarneming), een meldingsplicht van toepassing.

Conclusie

Vanuit het aspect archeologie gelden er geen belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling.

4.2.2 Cultuurhistorie

Binnen het besluitgebied en de directe omgeving zijn geen specifieke cultuurhistorische waarden aanwezig die als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling in het geding zouden kunnen komen.

Conclusie

Vanuit het aspect cultuurhistorie gelden er kortom geen belemmeringen ten aanzien van het planvoornemen.

4.3 Bodem

Bij wijziging van een bestemming dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening aandacht te worden besteed aan de kwaliteit van bodem en grondwater. Weliswaar is in voorliggende situatie sprake van het wijzigen van het bestemmingsplan. Het toekomstig gebruik binnen het plangebied wijzigt echter niet in die zin dat de huidige bestemming 'bedrijventerrein' met een specifieke aanduiding 'scheepswerf' een-op-een wordt overgenomen in voorliggende bestemmingsplan. Vanwege het ongewijzigd gebruik van de betreffende gronden (geen gevoelige functie), en gezien de locatie een waterbodembodem betreft, is strikt formeel geen onderzoek naar de bodemkwaliteit ter plaatse noodzakelijk.

Echter, om de mogelijkheden voor hergebruik van de te ontgraven grond binnen de locatie dan wel de afvoer daarvan vast te stellen is een verkennend waterbodemonderzoek volgens de NEN5720 uitgevoerd. De rapportage van dit onderzoek is als bijlage 3 bij deze toelichting te raadplegen. Onderstaand wordt ingegaan op de conclusies uit het onderzoek.

Conclusie verkennend waterbodemonderzoek

Binnen de onderzoekslocatie zijn delen sterk verontreinigd met zware metalen, PAK en/of PCB in de droge of natte waterbodem, andere delen voldoen wel aan de hergebruikseisen (klasse altijd toepasbaar, A of B) voor waterbodem.

Om de geplande graaf- en/of baggerwerkzaamheden in goede banen te leiden wordt geadviseerd een uitvoeringsplan op te stellen waarin de wijze van ontgraving, de gekozen baggermethode, exacte ontgravingsdieptes, een overzicht van grondverzet binnen locatie, afvoer van droge of natte waterbodem naar een verwerkingslocatie, te hanteren veiligheidsklassen enzovoort is vastgelegd en dit voor te leggen aan het bevoegd gezag, in deze Rijkswaterstaat Zuid-Nederland. Na goedkeuring en het aanvragen van de benodigde vergunningen en/of het doen van de benodigde meldingen kan dan gestart worden met de werkzaamheden ten behoeve van de revitalisering van de locatie die gelegen is binnen het gebied 'Binnenhaven Maasbracht'.

Conclusie

Vanuit het aspect bodem gelden er kortom geen belemmeringen ten aanzien van het planvoornemen.

4.4 Ecologie

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling is een quickscan flora en fauna uitgevoerd. Dit om in te schatten of er op de onderzoekslocatie plant- en diersoorten aanwezig of te verwachten zijn, die volgens de Wet natuurbescherming een beschermde status hebben en die mogelijk negatieve invloed kunnen ondervinden door de voorgenomen ingreep. Tevens is beoordeeld of de voorgenomen ingreep invloed kan hebben op Natura 2000-gebieden, houtopstanden die middels de Wet natuurbescherming zijn beschermd, of op gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland. Onderstaand wordt kort ingegaan op de onderzoekresultaten. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige onderzoeksrapportage (zie bijlage 4).

4.4.1 beschermde soorten

Uit de toetsing van de resultaten van het onderzoek aan de Wet natuurbescherming blijkt dat bij de voorgenomen ontwikkeling mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn op vleermuizen. Op de overige soortgroepen wordt geen negatief effect op beschermde soorten (of functies) verwacht.

Algemeen voorkomende broedvogels – rekening houden met het broedseizoen

Het slopen van de bebouwing binnen het plangebied leidt mogelijk tot negatieve effecten op broedvogels, zoals het doden of verwonden van vogels (Wnb artikel 3.1.1.) en het vernielen van nesten of eieren (Wnb artikel 3.1.2.). Het is hiernaast tevens mogelijk dat als gevolg van de werkzaamheden vogels verstoord worden (Wnb artikel 3.1.4.). Doordat de staat van instandhouding van de te verwachten vogels binnen het plangebied gunstig is, als gevolg van een grote hoeveelheid geschikt leefgebied in de omgeving, leidt het verstoren van vogels niet tot een overtreding van de Wet natuurbescherming.

In gebruik zijnde nesten zijn beschermd en mogen niet worden vernield ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen. Hiervoor is geen ontheffing van de Wet natuurbescherming mogelijk. Er dient daarom voorkomen te worden dat nesten van vogels vernield en/of verstoord worden bij de werkzaamheden binnen de deelgebieden. De werkzaamheden kunnen het beste worden uitgevoerd buiten het broedseizoen. Het broedseizoen duurt globaal van half maart tot half juli, afhankelijk van de weersomstandigheden en de betreffende vogelsoort.

Indien het niet mogelijk is om de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren, kan middels een broedvogelschouw onderzocht worden of in gebruik zijnde nesten aanwezig zijn binnen of direct grenzend aan beide deelgebieden. Indien nesten afwezig zijn, kan het volledige/kunnen delen van het gebied vrijgegeven worden voor de werkzaamheden.

Vleermuizen – nader onderzoek en voorkomen aanvullende verlichting randen plangebied

De in het kader van voorliggend planvoornemen nog te slopen bebouwing (met uitzondering van de stalen loods, meest westelijk gelegen op het terrein en de in fase 1 van het plan reeds gesloopte gebouwen als het voormalige kantoor- en kantine voorziening) biedt potentiële holten die kunnen functioneren als vleermuisverblijfplaats. Voorafgaand aan sloop van betreffende bebouwing dient nader vleermuizenonderzoek uitsluitend te geven over de al dan niet aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen.

Effecten op foerageergebied en vliegroutes, zijn niet te verwachten als gevolg van de werkzaamheden en de realisatie van de nieuwe bebouwing, mits de structuren aan de randen van het plangebied (bomenrijen) niet

aanvullend verlicht worden.

Algemeen voorkomende soorten – rekening houden met zorgplicht

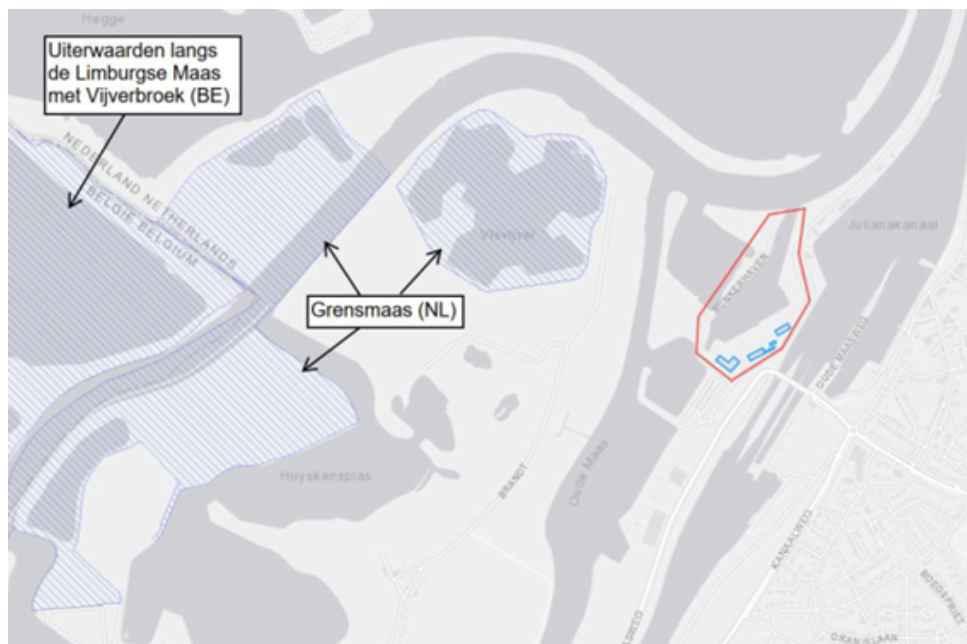
Het plangebied is, hoewel marginaal, in potentie geschikt als leefgebied voor algemeen voorkomende zoogdiersoorten en als landhabitat voor zwervende, algemeen voorkomende amfibieën. De omgeving van het plangebied biedt ruim voldoende alternatief leefgebied voor een gunstige staat van instandhouding van deze soorten. Permanente negatieve effecten als gevolg van de werkzaamheden worden daarom niet verwacht. De werkzaamheden zelf hebben mogelijk wel een negatief effect op individuen van voorkomende soorten. Kleine zoogdiersoorten en amfibieën worden mogelijk gedood of vaste rust- en verblijfplaatsen worden mogelijk vernield (Wnb artikel 3.10.1).

De mogelijk voorkomende zoogdier- en amfibiesoorten zijn in de provinciale verordening van de provincie Limburg vrijgesteld van ontheffing voor het vernielen van vaste rust- en verblijfplaatsen. Het doden van individuen van deze soorten blijft verboden, maar het vangen met als doel deze weer elders uit te zetten daarentegen is wel vrijgesteld van ontheffing. Door middel van zorgvuldig handelen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden kan daarom een overtreding van de Wet natuurbescherming voorkomen worden. Dit houdt in dat aangetroffen individuen van de soort verjaagd dienen te worden of gevangen en vrijgelaten dienen te worden in het aanliggend gebied, buiten invloed van de werkzaamheden.

4.4.2 Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

De planlocatie ligt op relatief korte afstand (respectievelijk op circa 500 m en 1,5 km) van twee Natura 2000-gebieden, namelijk: Grensmaas en Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (zie onderstaande afbeelding).



AFBEELDING LIGGING VAN HET ONDERZOEKSGBIED (RODE BELIJNING) TEN OPZICHTE VAN DE MEEST NABIJGELEGEN NATURA 2000-GEBIEDEN (BRON: NATURA 2000 NETWORK VIEWER)

Middels een voortoets (bijlage 5) is onderzocht of voor de revitalisering van de Scheepswerf Maasbracht op de locatie Bunkerhaven 3-5 in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) al dan niet een vergunning aangevraagd dient te worden (zie voor een nadere toelichting over de Wnb hoofdstuk 2). Dit kan het geval zijn wanneer niet op voorhand uitgesloten kan worden dat het plan leidt tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

In deze voortoets de volgende vragen onderzocht en beantwoord:

- Welke Natura 2000-gebieden liggen binnen de actieradius van het voorgenomen wijzigings- en uitbreidingsplan van de betreffende scheepswerflocatie?
- Voor welke habitatsoorten en kwalificerende habitattypen zijn de betreffende Natura 2000-gebieden aangewezen?
- Kunnen significant negatieve effecten op de uitbreidings- of instandhoudingsdoelstellingen van de nabijgelegen

Natura 2000-gebieden als gevolg van de aanleg en ingebruikname van de wijzigings- en uitbreidingsplannen op de betreffende scheepswerflocatie worden uitgesloten?

- Zijn de voorgenomen wijzigings- en uitbreidingsplannen die met de uitvoering van het plan plaatsvinden vergunning plichtig in het kader van de Wet natuurbescherming?

Conclusie

In de voortoets is inzichtelijk gemaakt dat de revitalisering van de binnenhaven Maasbracht, met de verstoringfactoren, geen significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000-gebieden tot gevolg heeft. Wel dient er een stikstofdepositieberekening te worden uitgevoerd. Zie hiervoor paragraaf 4.4.3.

Provinciale gebiedsbescherming – overleg Provincie Limburg

Effecten op de Goudgroene natuurzone en Zilvergroene natuurzone zijn niet te verwachten. Effecten op de Bronsgroene landschapszone zijn bij de uitbreiding van de werkstrook over de gehele plas niet uit te sluiten. De plas is in de bronsgroene landschapszone gelegen. Hierover dient afstemming met de provincie Limburg plaats te vinden.

Houtopstanden – niet aan de orde

In het kader van de beoogde ontwikkeling is geen kap van bomen voorzien. Aangezien er geen bomen gekapt worden, is artikel 4.2 Houtopstanden van de Wet natuurbescherming daarom niet van toepassing.

4.4.3 Stikstofdepositie

Ten behoeve van de voorgenomen bestemmingsplanwijziging is voor zowel de gebruiksfase als de aanlegfase een stikstofonderzoek uitgevoerd (Bijlage 6). Doel van dit onderzoek is toetsing van de (negatieve) effecten op Natura-2000 gebieden als gevolg van activiteiten binnen de inrichting aan de Wet Natuurbescherming.

Ten behoeve van de voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming is de gewenste situatie gemodelleerd. De stikstofdepositie is op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend en vervolgens is getoetst of de inrichting (mogelijk) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden.

Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfase en de aanlegfase blijkt dat de stikstofdepositie niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten derhalve worden uitgesloten waardoor het uitvoeren van een passende beoordeling niet aan de orde is en tevens geen sprake is van een vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming. Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor het project.

4.4.4 Conclusie

Op basis van het verkennend ecologisch onderzoek blijkt dat, bij de sloop van bebouwing, nader soorten onderzoek voor de vleermuis noodzakelijk is. Verder dient met het uitvoeren van werkzaamheden rekening gehouden te worden met het broedseizoen en geldt de zorgplicht. Uit de uitgevoerde voortoets en het onderzoek stikstofdepositie blijkt dat er geen significant negatieve effecten te verwachten zijn op de instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden. Specifiek voor het uitbreiden van de werkstrook dient vanwege de ligging van de plas in de bronsgroene landschapszone, afgestemd te worden met Provincie Limburg.

4.5 Externe veiligheid

In het kader van de beoogde ontwikkeling dienen de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van activiteiten in de directe omgeving te worden geïnventariseerd. Externe veiligheidsrisico's kunnen ontstaan door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en over transportroutes (weg, spoor en water) en het gebruik of de opslag van gevaarlijke stoffen bij inrichtingen.

Ten aanzien van voorgenomen planvoornemen is een Quickscan Externe Veiligheid uitgevoerd. Onderstaand wordt kort ingegaan op de resultaten. Voor meer informatie wordt verwezen naar de volledige onderzoeksrapportage (zie bijlage 7).

Toetsing transport gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

In onderstaande afbeelding is de projectlocatie weergegeven met daarin de transportroutes en buisleidingen.



AFBEELDING: PROJECTLOCATIE (ROODOMKADERD) MET TRANSPORTOUTESEN BUISELEIDINGEN (BRON: EV-SIGNALERINGSKAART.NL)

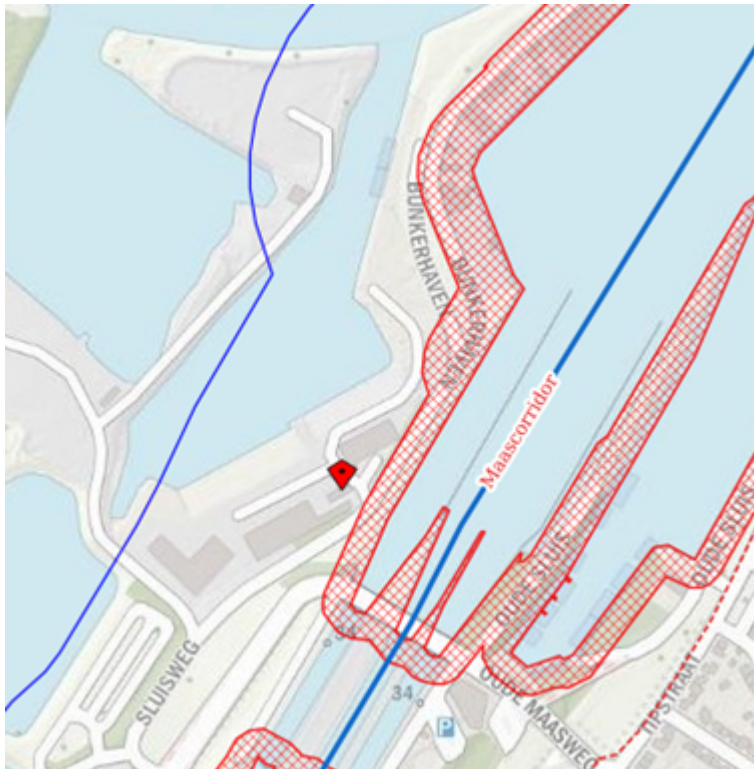
Conform artikel 8 van het Besluit externe veiligheid transportroutes dienen projecten die binnen 200 meter van een transportroute zijn gelegen een verantwoording te geven van de invloed op het groepsrisico van de beoogde activiteiten.

Uit bovenstaande afbeelding is op te maken het basisnet wegverkeer (A2:L140 en A73:L115 en L113) op grote afstand van de locatie zijn gelegen, respectievelijk 1,2 en 2,1 km. De locatie ligt ruim buiten de 200 meter zones van deze verkeersassen. De laatste metingen provinciale en gemeentelijke wegen dateert van 2010, echter hierin zijn geen wegen in de directe omgeving van de projectlocatie meegenomen.

Het basisnet spoor (500.4) ligt op nog grotere afstand (ca. 2,5 km), zodat ook voor het basisnet spoor de locatie ruim buiten de 200 meter zone van deze as is gelegen.

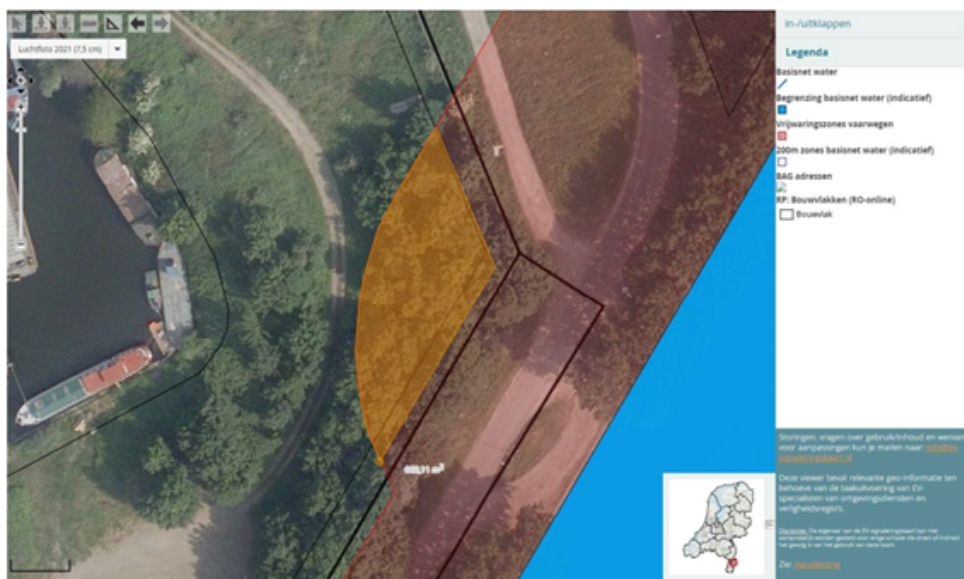
Het basisnet water, de Maascorridor, loopt via het Julianakanaal en grenst vrijwel direct aan de projectlocatie, die hiermee wel binnen de 200 meter zone van deze transportas valt. Over deze transportmodaliteit worden verschillende soorten gevaarlijke stoffen vervoerd, waaronder brandbare vloeistoffen (Lf) en gasen (Lg), als ook toxische vloeistoffen (Lt).

Het basisnet Maascorridor met daarin aangegeven de vrijwaringszone (rood gearceerd gebied) en het effectgebied (blauwe contourlijn) zijn weergegeven in onderstaande afbeelding.



AFBEELDING: DETAIL MAASCORRIDORMET VRIJWARINGSZONEWATERWEG TER PLAATSE VAN DE PROJECTLOCATIE (BRON:EV-SIGNALERINGSKAART.NL)

De vrijwaringszone valt voor een beperkt deel over de fysieke grenzen van de inrichting, met name in de oostelijke punt van het bedrijfsterrein. Met de beoogde aanpassingen van de inrichtingsgrenzen is er een oppervlakte van ca. 670 m² van het beoogde bouwvlak dat binnen de contouren van de vrijwaringszone valt, zie de oranje polygoon in onderstaande afbeelding. In deze afbeelding zijn nog de vigerende bouwvlakken en inrichtingsgrenzen opgenomen, maar is de overlap bepaald op de beoogde verschuiving van bouwvlaklijn in zuidoostelijke richting.



AFBEELDING: DETAIL OVERLAPVRIJWARRINGSZONEOP BEDRIJFSTERREIN (BRON:EV-SIGNALERINGSKAART.NL)

Uitgaande van de worst case benadering dat dit gehele overlappingsgebied bebouwd kan gaan worden en hier personen actief gedurende de werkdag aanwezig zullen zijn, dan zal de bevolking binnen de vrijwaringscontour toenemen met 6 personen. Dit aantal is gebaseerd op het gemiddeld aantal voertuigbewegingen voor een gemengd terrein conform tabel 6.3/9 (pagina 220 ASVV 2021).

Tabel 6.3/9. (pagina 220 ASVV 2021) Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal, naar werkmilieutype en vervoerswijze

	Omvang bedrijfsbestemming	Norm gemengd terrein (cat 1 t/m 4)			Verkeersgeneratie Scheepswerf		
		personenauto	vrachtauto	totaal	personenauto	vrachtauto	totaal
Huidige situatie	3,5 ha	128	30	158 per etmaal	486	114	600 per etmaal
Beoogde situatie	3,5 ha	128	30	158 per etmaal	448	105	553 per etmaal

Hierin is een norm gesteld van 128 voertuigbewegingen van personenauto's per etmaal. Dit zijn 64 personenauto's (het aantal bewegingen betreft aankomst en vertrek), waarbij ervan uitgegaan is dat per personenauto er gemiddeld 1,2 personen zullen meerijden. Dit resulteert in: $(128 / 2) [\text{auto/ha}] / 10.000 [\text{m}^2/\text{ha}] \times 670 [\text{m}^2] \times 1,2 [\text{pers./auto}] = 5,1$ personen.

Afgerond zijn dit dan 6 personen, die alleen gedurende de werkuren aanwezig zullen zijn. Deze toename van het aantal personen zal slechts een marginale invloed hebben op het totale groepsrisico ten gevolge van de transportmodaliteit van de Maascorridor. Voor de beoogde situatie is er een laag groepsrisico over het gehele traject van de Maascorridor in de omgeving van het projectgebied.

Op de locatie van het overlappingsgebied is een werkloods gepland waarin schepen kunnen worden hersteld (zijnde een werkplaats). Dit gebouw kan gezien worden als een beperkt kwetsbaar object (bedrijfsgebouw). Het personeel dat hier tewerk wordt gesteld is alleen gedurende de werkuren aanwezig en is voldoende zelfredzaam in geval van een calamiteit/incident op de transportroute. Omdat slechts een punt van de werkloods in de vrijwaringszone is gelegen kan men indien noodzakelijk het gebouw via de toegang in de reguliere vluchtweg buiten de vrijwaringszone verlaten en over het bedrijfsterrein naar een veilige locatie vluchten.

Gezien de terreinindeling, de uit te voeren activiteiten en de lengte van de te behandelen schepen is het noodzakelijk om de geplande loods door te trekken tot aan het maximale bouwvlak om nog voldoende ruimte op het buitenterrein vrij te houden. Vanuit de zichtlijn van de Maascorridor valt slechts 25 meter van de loods in de vrijwaringszone, daar de vrijwaringszone hier verbreed is van 25 naar 50 meter (aanloop sluis).

Subconclusie

De beoogde toename van de bebouwingsmogelijkheden en wijziging van het gebruik hebben geen significante invloed op het groepsrisico ten gevolge van de Maascorridor. Het bouwen van een werkloods, waarbij de vrijwaringszone deels wordt overlapt heeft eveneens geen significante invloed op de risico's, mede daar dit een werkplaats betreft waar alleen zelfredzame personen worden tewerkgesteld.

Toetsing transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen.

In de afbeelding met projectlocatie zijn naast de transportmodaliteiten weg, water en spoor ook de buisleidingen weergegeven. Op ca. 300 meter in oostelijke richting ligt een aardgasleiding (Z.540.01, 40 bar, 11 inch). Deze aardgasleiding heeft geen 10^{-6} contour, maar wel een belemmeringsstrook van 4 meter aan beide zijden. De 100% letaliteitscontour ligt op ca. 60 meter en de 1% letaliteitscontour ligt op ca. 120 meter. Gezien de afstand ligt de projectlocatie buiten het directe invloedsgebied van deze aardgasleiding hoeft deze derhalve niet nader beoordeeld te worden.

Verder in oostelijke richting (voorbij de A2) liggen nog twee aardgasleidingen (A.521 en A.585, beide met een druk van 66 bar), echter gezien de afstand (> 1 km) ligt de projectlocatie eveneens buiten de directe invloedssfeer van deze aardgasleidingen.

Ter hoogte van de A2 loopt ook nog een Nafta leiding (PRB-leiding; 60 bar; 9 inch; 1% letaliteitscontour van 55 m). Gezien de afstand (> 1 km) ligt de projectlocatie ook buiten de directe invloedssfeer van deze leiding.

In de direct omgeving van het projectgebied zijn geen reserveringsstroken voor toekomstige buisleidingen opgenomen in nationale, provinciale, of lokale plannen. Deze hoeven derhalve in de beoordeling niet meegenomen te worden.

Subconclusie

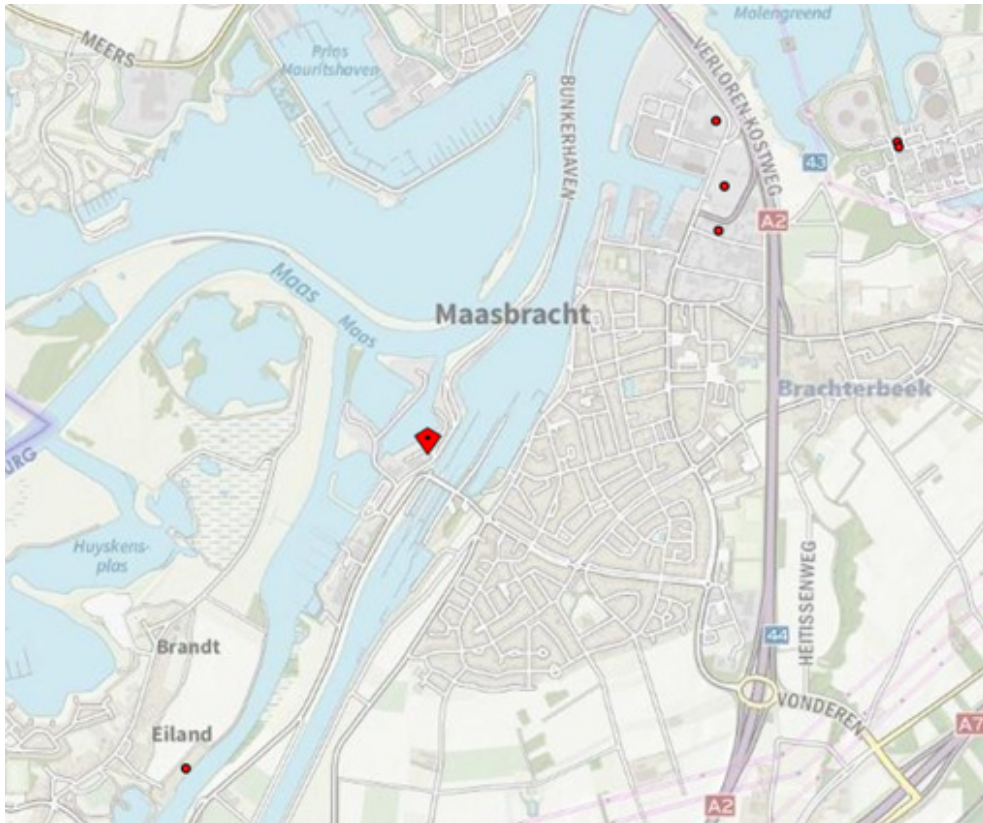
Buisleidingen hoeven niet meegenomen te worden in de verantwoording.

Toetsing categoriale inrichtingen

In de (wijde) omgeving van de projectlocatie zijn een aantal inrichtingen die opgenomen zijn in het register risicosituaties gevaarlijke stoffen (RRGS). Zie ook onderstaande afbeelding. Het gaat hierbij om:

- In Zuidwestelijke richting: ca. 1,4 km – Paes BV, Nieuwbouw en reparatie van schepen (baggermaterieel); propaantank 4.840 liter met 10^{-6} contour van 20 meter;
- In Noordoostelijk richting: ca. 1,3 km – Gasontvangstation GasUnie reductie van 16 naar 8 bar met 10^{-6}

- contour van 15 meter;
- In Noordoostelijke richting: ca. 1,4 km – Willems Pallets opslag vaste brandbare stoffen 5.000 m² geen 10⁻⁶ contour;
- In Noordoostelijke richting: ca. 1,6 km – Willems Pallets opslag vaste brandbare stoffen 5.000 m² geen 10⁻⁶ contour;
- In Noordoostelijke richting: ca. 2,1 km – 2 stuks Gasontvangststations GasUnie beide reductie van 16 naar 8 bar met 10⁻⁶ contour van 15 meter.



AFBEELDING: PROJECTLOCATIE TEN OPZICHTE VAN DE INRICHTINGEN OPGENOMEN IN RRGs (BRON:EV-SIGNALERINGSKAART.NL)

Al deze inrichtingen liggen op respectabele afstand van de projectlocatie en behoeven verder niet in de beoordeling meegenomen te worden, daar de risicocontouren niet in de buurt van de projectlocatie komen.

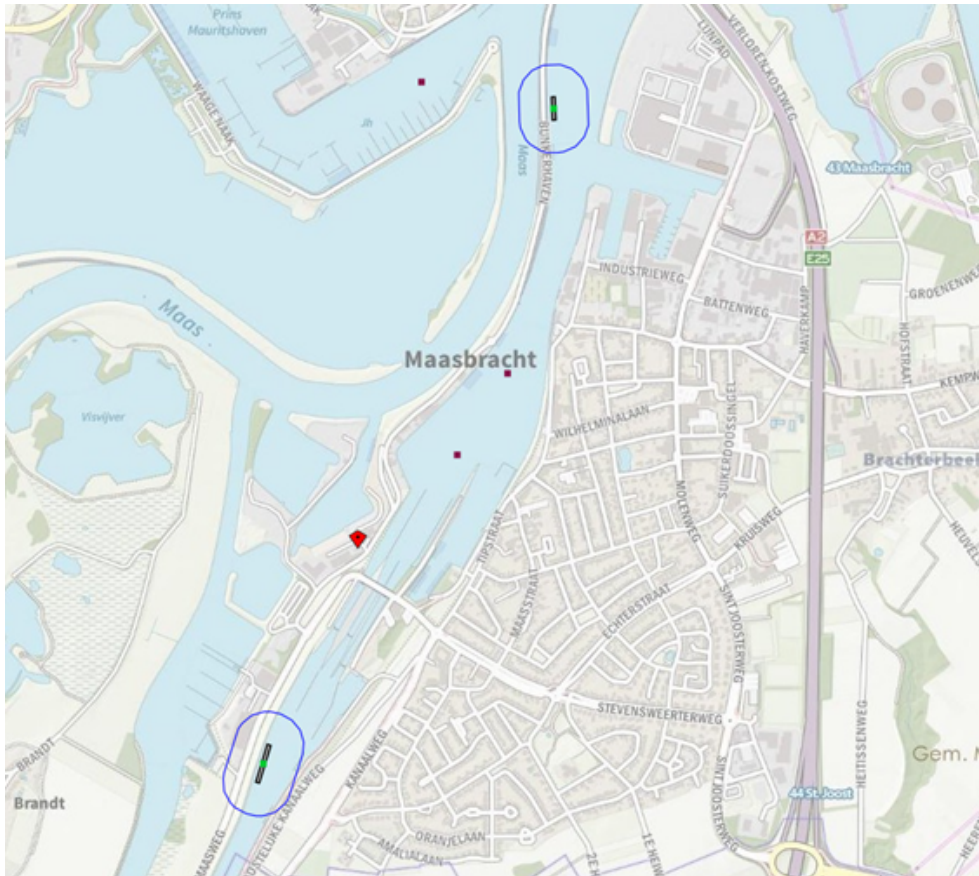
Subconclusie

Categoriale inrichtingen opgenomen in register risicosituaties gevaarlijke stoffen hoeven niet meegenomen te worden in de verantwoording.

Bunkerstations en Kegelligplaatsen

In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn twee bunkerstations geprojecteerd in de binnenhaven Maasbracht (rode vierkantjes in onderstaande afbeelding) en iets verderop is nog een derde bunkerstation in de haven van Wessem (noordelijke richting). De bunkerstations in de binnenhaven Maasbracht (geprojecteerd op ca. 200 en 450 meter van de projectlocatie) kunnen een effect hebben op het project, daar deze enigszins van plaats kunnen veranderen. Het bunkerstation in de haven Wessem (afstand ca. 1,1 km) ligt te ver weg om enige invloed te kunnen hebben.

In onderstaande afbeelding zijn ook twee kegelligplaatsen geprojecteerd. Dit zijn plekken waar schepen met gevaarlijke lading kunnen afmeren. Rondom deze kegelligplaatsen zijn zones aangegeven (blauwe ovalen). De dichtstbijzijnde zone (zuidelijke richting) reikt tot ca. 400 meter van de projectlocatie. Deze behoeft in het kader van externe veiligheid niet in de beoordeling meegenomen te worden.



AFBEELDING: BUNKERSTATIONS EN KEGELLIGPLAATSEN (BRON: EV-SIGNALERINGSKAART.NL)

De veranderingen van het bestemmingsplan zijn echter dusdanig van aard dat hierdoor geen extra (zeer of beperkt) kwetsbare objecten bijkomen anders dan nu reeds planologisch mogelijk is.

Subconclusie

Omdat de functie van het bedrijventerrein en de gebruiksmogelijkheden niet wijzigen ten opzichte van de huidige planologische situatie is nader onderzoek in het kader van externe veiligheid voor de effecten van bunkerstations en kegelligplaatsen niet nodig.

Zeer kwetsbare, kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten

In de directe omgeving van de projectlocatie zijn een aantal objecten die onder bovengenoemde kwalificaties vallen. De beoogde wijzigingen vallen niet onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen of het Besluit risico's zware ongevallen. In de navolgende afbeelding zijn deze met verschillende groentinten aangegeven.

planologische situatie.

Door de Veiligheidsregio Limburg-Noord is aanvullend op het voorgaande advies verstrekt. Dit advies is aanvullend op voorgaande uiteenzetting. Voor meer informatie wordt verwezen naar de brief (zie bijlage 8).

4.6 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied en de directe omgeving zijn geen kabels of leidingen gelegen die dienen te worden voorzien van een juridisch-planologische beschermingszone. Vanuit dit kader bestaan er kortom geen belemmeringen.

4.7 Luchtkwaliteit

In opdracht van Revitalisering Binnenhaven Maasbracht BV is door Kragten een luchtkwaliteitonderzoek uitgevoerd voor de inrichting van Scheepswerf en Machinefabriek Maasbracht NV te Maasbracht (Bijlage 9). Het doel van dit onderzoek is het berekenen van de fijn stof- en stikstofdioxide-immissies rondom de te revitaliseren inrichting en de berekende waarden te toetsen aan de geldende grenswaarden uit de Wet milieubeheer.

Op basis van door de opdrachtgever aangereikte informatie is de maatgevende bedrijfsvoering vastgesteld. Aan de hand van deze gegevens zijn middels een overdrachtsberekening de immissieniveaus in de omgeving van de inrichting bepaald.

In het geval van de revitalisering van de scheepswerf wordt een mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaakt. De immissieconcentraties ten gevolge van de inrichting worden getoetst aan de voorschriften zoals opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

Alle relevante bronnen die aanwezig zijn in de omgeving van het plangebied zijn in de berekening, dan wel in de achtergrondconcentratie meegenomen. De luchtkwaliteit wordt bepaald door de emissiebijdrage van de inrichting en de lokale achtergrondconcentraties. Voor de bijdrage van de inrichting aan de luchtkwaliteit zijn de emissies van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) bepalend.

Op basis van de toetsingscriteria uit de Wet milieubeheer (artikel 5.16, eerste lid, onder a) wordt ten aanzien van de lokale luchtkwaliteit geconstateerd dat in het rekenjaar 2024 na planontwikkeling geen grenswaarden overschreden worden.

Gezien het feit dat de blootstellingconcentraties ver onder de gestelde grenswaarden liggen, worden ook ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening geen bezwaren aangetroffen tegen de realisatie van het plan. Tevens leidt het project niet tot een toename voor NO₂ en PM₁₀ die hoger is dan de NIBM-grens. Feitelijk zou het toetsen van de grenswaarden achterwege kunnen blijven gezien het feit dat er geen onderzoekszones uit het Besluit gevoelige bestemmingen van toepassing zijn op onderhavige situatie en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Conclusie

Voorgaande betekent dat de consequenties op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van de inrichting gelegen aan de Bunkerhaven te Maasbracht.

4.8 Milieuzonering

De scheepswerf is voornemens om, ten opzichte van de huidige vergunde situatie, haar activiteiten uit te breiden met scheepsrecycling. De scheepsrecycling omvat 5 % van het totale terrein en is een ondergeschikte activiteit, die wel ervoor zorgdraagt dat sprake is van circulaire activiteiten en de werkzaamheden van de scheepswerf complementeert indien een schip wordt afgekeurd en reparatie economisch niet meer mogelijk is.

Bij scheepsrecycling wordt vooraleerst het schip ontmanteld en ontdaan van gevaarlijke stoffen (olie, ladingsrestanten, asbest, koelvloeistoffen, etc.), de cabine en machines. Het overblijvende metalen karkas wordt met behulp van een lier op de wal getrokken waarna het metalen karkas in stukken wordt gesneden. Het vrijkomende metaal wordt en met een mobiele schaar, die gevoed wordt door een mobiele kraan, verder verkleind.

De werkzaamheden van scheepsrecycling zijn vergelijkbaar met een scheepswerf. Bij een scheepswerf wordt voordat met herstelwerkzaamheden aan de romp wordt gestart eerst dat gedeelte van het schip ontdaan van (gevaarlijke) stoffen, om vervolgens de herstelwerkzaamheden te kunnen uitvoeren. Bij herstel van de romp, wordt ook de te vervangen romp uitgesneden voordat de nieuwe romp kan worden aangebracht.

De bij scheepsrecycling vrijkomende metalen worden op een vergelijkbare wijze verwerkt als bij een groothandel in schroot (milieucategorie 3.1/3.2), namelijk met een mobiele kraan (sorteren, overslaan) en een mobiele schaar (verkleinen).

In bijlage 10 is een notitie opgenomen waarin wordt onderbouwd of scheepsrecycling grotere of andere ruimtelijke gevolgen heeft dan nu reeds is toegestaan.

Onderbouwing milieucategorie

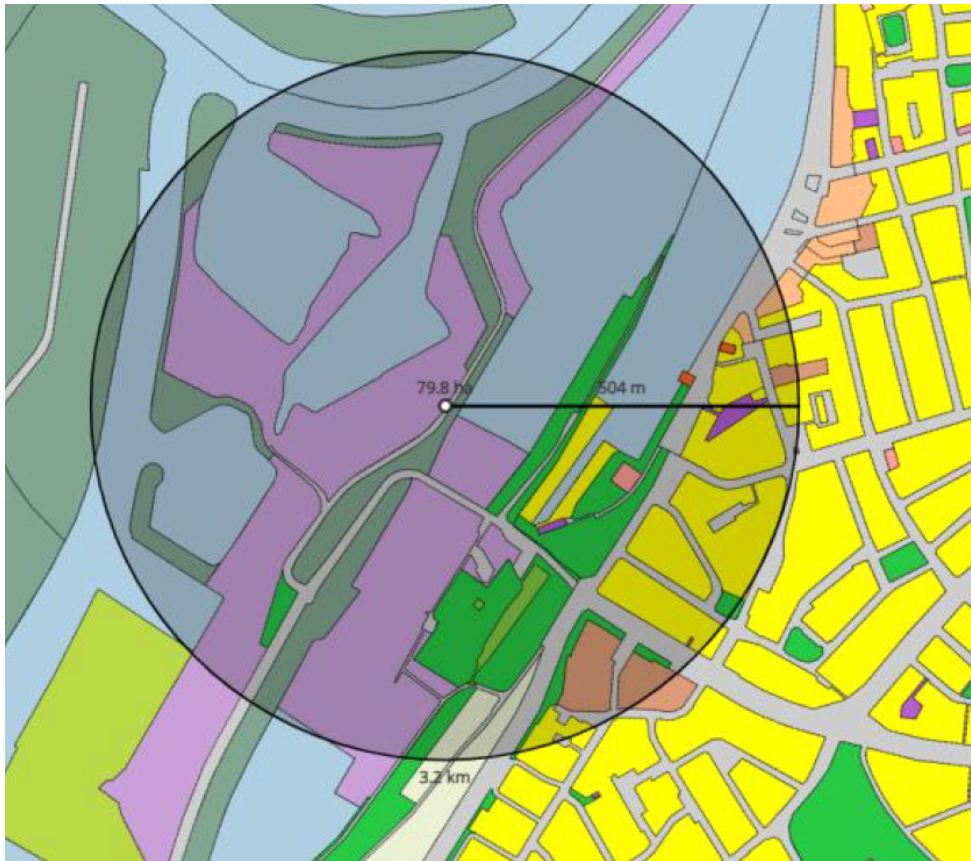
Uit het Bedrijven en milieuzonering onderzoek komt naar voren dat ter plaatse van het plangebied conform het bestemmingsplan bedrijfsmatige activiteiten in de categorieën 3.1 tot en met 4.2 van de Lijst van bedrijfsactiviteiten zijn toegestaan en binnen het plangebied een scheepswerf is toegestaan. In de Lijst van bedrijfsactiviteiten komt naar voren dat een scheepswerf behoort tot een milieucategorie 5.1. De specifieke functieaanduiding "scheepswerf" geeft dan ook aan dat ter plaatse een milieucategorie 5.1 bedrijf is gevestigd. Planologisch zijn voor de overige activiteiten enkel milieucategorie 4.2 toegestaan.

Ten behoeve van de onderbouwing van de van de milieucategorie wordt de systematiek van paragraaf B5.3 van de Handreiking bedrijven en milieu zonering editie 2009 (hierna: Handreiking) gevolgd. Voor bepaling van de milieucategorie wordt de milieugevolgen van geur, stof, geluid en gevaar beoordeeld. Indien in de lijst van bedrijfsactiviteiten hier reeds een kleinere afstand dat bij de behorende milieucategorie staat, dan past dit binnen de milieucategorie. Bij milieucategorie 4.2 hoort een afstand van 300 meter, waar vervolgens per milieuaspect moet worden getoetst aan de omgevingskwaliteitsnorm die bij dat planologisch gebiedstype hoort.

Voor geur, stof en gevaar is de richtafstand voor de scheepswerf en groothandel schroot lager dan 300 meter. Volgens B5.3 van handreiking bedrijven en milieu zonering editie 2009 is het daarom niet nodig om geur, stof en gevaar te beoordelen. Voor geluid is het wel nodig om de effecten te bepalen omdat dit een grotere richtafstand heeft (categorie 5.1 met 500 m) dan in vergelijking met bedrijfscategorie 4.2. Hiervoor is met een akoestisch rapport (zie hoofdstuk 4.1 en bijlage 2) getoetst op de effecten van de inrichting op de omgeving op een afstand van 300 meter, waarin alle activiteiten cumulatief zijn meegenomen.

Voor de beoordeling wordt in de Handreiking onderscheid gemaakt in twee omgevingstypes, namelijk "rustige woonwijk en rustig buitengebied" en "gemengd gebied". Volgens de Handreiking en ook bevestigd door vaste jurisprudentie¹ wordt verstaan onder een "gemengd gebied": *'Een gemengd gebied is een gebied met matige tot sterke functiemenging. Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Ook lintbebouwing in het buitengebied met overwegend agrarische en andere bedrijvigheid kan als gemengd gebied worden beschouwd. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen, behoren eveneens tot het omgevingstype gemengd gebied. Hier kan de verhoogde milieubelasting voor geluid de toepassing van kleinere richtafstanden rechtvaardigen. Geluid is voor de te hanteren afstand van milieubelastende activiteiten veelal bepalend.'*

Het omgevingstype wordt bepaald door de omgeving waarin de planrealisatie plaatsvindt en niet door het plan zelf. Voor beide omgevingstypen gelden verschillende richtafstanden. Uit de onderstaande afbeelding blijkt dat de omgeving waarin de planrealisatie plaatsvindt overwegend bestaat uit bedrijventerrein (paars), natuur (groen), detailhandel (oranje), (maatschappelijk (donkerroze), horeca (licht roze) en wonen (geel). Tevens loopt tussen de woningen (geel) en maatschappelijk (oranje) een gebiedsontsluitingsweg met rotonde van de planlocatie.



AFBEELDING KAART VAN DE OMGEVING OP 500 METER.

Volgens de regels behorende bij bestemmingsplan 'Maasbracht - Brachterbeek', artikel 25 onder 25.5.1 mag in de bestemming wonen onder voorwaarden aan huis gebonden beroepen plaatsvinden. Dit betekent dat ook in deze bestemming wonen sprake is van gemengd gebied zoals bedoeld in de Handreiking.

In onderhavige situatie is het plan gelegen buiten de bebouwde kom. De omgeving kenmerkt zich door bedrijventerrein en scheepswerven, groen, maatschappelijke activiteiten (scholen), detailhandel, horeca en wonen waarbij aan huis geboden beroepen mogen worden uitgevoerd. Derhalve is uitgegaan van het omgevingstype "gemengd gebied". Bij een gemengd gebied mag volgens paragraaf B.5.3 een stap terug in richtafstanden worden gezet: dit is van 500 meter (milieucategorie 5.1) naar 300 meter (milieucategorie 4.2) en behoort volgens paragraaf B.5.3 van de Handreiking een toetsingsnorm van 50 dB(A) etmaalwaarde.

In onderstaande tabel zijn de berekende geluidbelasting op 300 meter weergegeven voor alle activiteiten van de locatie, inclusief scheepsrecycling.

immissiepunt		langtijdgemiddeld beoordelingsniveau (LA _r ,LT) [dB(A)]			
id.	locatie	dag	avond	nacht	etmaal
Tp01_A	Toetspunt 300m(cat4.2) 50dB	42	42	0	47
Tp02_A	Toetspunt 300m(cat4.2) 50dB	44	41	0	46
Tp03_A	Toetspunt 300m(cat4.2) 50dB	41	37	0	42
Tp04_A	Toetspunt 300m(cat4.2) 50dB	43	28	2	43
Tp05_A	Toetspunt 300m(cat4.2) 50dB	40	29	7	40
Tp06_A	Toetspunt 300m(cat4.2) 50dB	40	34	7	40
Tp07_A	Toetspunt 300m(cat4.2) 50dB	43	43	2	48
Tp08_A	Toetspunt 300m(cat4.2) 50dB	49	43	0	49

TABEL BEREKENDE GELUIDIMMISSIES OP 300 METER.

Conclusie

Uit bovenstaande en in combinatie met het akoestisch onderzoek kan er geconcludeerd worden dat

scheepsrecycling met een scheepswerf past binnen de huidige toegestane milieucategorie en geen ander nadelig effect heeft dan planologische reeds mogelijk was.

4.9 Ontplobbare oorlogsresten

Om het risico op het aantreffen van ontplofbare oorlogsresten in te schatten is advies gevraagd aan de gemeente Maasgouw. Gemeente Maasgouw heeft aangegeven dat de projectlocatie op de bodembelastingenkaart is aangemerkt als gebied waarbinnen er sprake is van een verhoogd risico op het aantreffen van Ontplobbare Oorlogsresten in de bodem, te weten:

- Verschoten geschutmunitie, diverse kalibers van 2 cm t/m 15 cm. Enige situationele bepaling van de maximale diepteligging 2,50m-MV (maaienveld Tweede Wereldoorlog) bedraagt;
- Verschoten geschutmunitie, diverse kalibers 3,7 cm t/m 15 cm. Enige situationele bepaling van de maximale diepteligging is noodzakelijk, doch kan gesteld worden dat de maximale diepteligging 2,50m-MV (Maaienveld Tweede Wereldoorlog).

Conclusie

Op basis van de door gemeente Maasgouw beschikbaar gestelde gegevens uit de risicokaart kan gesteld worden dat binnen het projectgebied sprake is van gebieden verdacht op de aanwezigheid van OO. Derhalve wordt geadviseerd om aanvullende maatregelen te nemen om dit risico te minimaliseren. De exacte aard van deze aanvullende maatregelen dient bepaald te worden door een (CS-VROO en/of CS-OOO gecertificeerd) explosievenopsporingsbedrijf.

4.10 Verkeerskundige aspecten

4.10.1 Specifiek karakter inrichting

In de huidige situatie heeft de scheepswerf minder dan 20 werknemers in vaste dienst. Bij het uitvoeren van werkzaamheden wordt daarnaast gebruik gemaakt van een beperkt aantal onderaannemers die veelal naar de scheepswerf toe komen, de bedrijfswagen op het terrein parkeren en vanuit hier de werkzaamheden verrichten. Gemiddeld betreft het circa 20 bedrijfsauto's per dag. De aanvoer van materieel vindt zowel plaats via het water als per as. Het betreft een beperkt aantal vrachtwagen bewegingen per dag gemiddeld niet meer dan 10 vrachtwagens.

Het huidige bedrijfsterrein heeft een bedrijfsoppervlakte van circa 3,8 hectare. Ook dit terrein wordt extensief gebruikt. De werkzaamheden concentreren zich met name rondom de hellingbaan gesitueerd op het terrein. Soms worden schepen, voor het uitvoeren van werkzaamheden, vanaf de hellingbaan verplaatst naar de op het terrein gelegen bedrijfshallen. In een aantal hallen zijn in gebruik als werkplaats met specifieke machinerie om specialistische werkzaamheden uit te voeren. Op het terrein ligt een kantoor (circa 200 m²) en een kantine/kleedruimte van vergelijkbare omvang.

Gezien het huidige gebruik is er sprake van een arbeidsextensieve- en bezoekers extensieve inrichting. Het beoogde gebruik van het terrein komt overeen met de huidige situatie. De ruimtelijke procedure wordt doorlopen om de gewenste revitalisering van de scheepswerf juridisch planologisch mogelijk te maken. Hierbij wordt met name ingezet op een effectiever gebruik van het terrein waarbij met name geïnvesteerd wordt in het up-to-date brengen van faciliteiten én werkzaamheden.

4.10.2 Verkeer

De verkeergeneratie in zowel de huidige als beoogde situatie passen derhalve binnen de bandbreedtes van verkeergeneratie zoals weergegeven in tabel 6.3.9. van de ASVV (2021), zie onderstaande afbeelding. Vanwege de huidige en beoogde bedrijfscategorisering van de scheepswerf, zijnde categorie 5.1 en overige bedrijven categorie 4.2, wordt aangesloten bij de normen zoals deze gelden bij gemengde terreinen. Gezien het gebruik van het terrein een worst-case benadering. In de huidige situatie heeft het bestemmingsvlak met bestemming bedrijventerrein een oppervlakte van circa 3,8 ha. In de beoogde situatie neemt de oppervlakte, door optimalisaties in het terrein, zelfs iets af (3,5 ha).

Tabel 6.3/9. (pagina 220 ASVV 2021) Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal, naar werkmilieutype en vervoerswijze

	Omvang bedrijfsbestemming	Norm gemengd terrein (cat 1 t/m 4)			Verkeersgeneratie Scheepswerf		
		personenauto	vrachtauto	totaal	personenauto	vrachtauto	totaal
Huidige situatie	3,8 ha	128	30	158 per etmaal	486	114	600 per etmaal
Beoogde situatie	3,5 ha	128	30	158 per etmaal	448	105	553 per etmaal

TABEL 6.3.9. VAN DE ASVV (2021).

4.10.3 Parkeren

De scheepswerf wordt aangemerkt als arbeidsextensieve- en bezoekers extensieve inrichting. Het plangebied is gelegen in de rest bebouwde kom, gelegen in een niet stedelijk gebied. Gemeente Maasgouw maakt in haar beleid gebruik van een vaste parkeernorm, waarbij het maximale CROW-parkeerkencijfer het uitgangspunt vormt.

In dit geval 1,3 parkeerplaats per 100 m² BVO. Van dit cijfer kan gemotiveerd worden afgeweken. Een afwijking van de maximale norm is in dit geval, gezien het specifieke karakter van de scheepswerf, aan de orde. Zoals blijkt uit de feitelijke bedrijfsvoering zoals deze de afgelopen decennia heeft plaatsgevonden is de parkeerbehoefte beperkt. Derhalve wordt in dit specifieke geval aansluiting gezocht bij de minimale norm (0,8 parkeerplaatsen per 100 m² BVO).

	Omvang bebouwing m ² BVO	Parkeernorm per 100 m ² BVO	Parkeerbehoefte
Huidige situatie	4965 m ²	0,8 parkeerplaats	40 parkeerplaatsen
Beoogde situatie*	6065 m ²	0,8 parkeerplaats	48 parkeerplaatsen

* op basis van de beoogde inrichtingsschets

TABEL PARKEERBEHOEFTE HUIDIGE SITUATIE VERSUS BEOOGDE SITUATIE.

De beoogde situatie resulteert in een toename van bedrijfsvloeroppervlak, dit vertaald zich in een toename van de parkeerbehoefte. Zie ook bovenstaande afbeelding. Het is van belang dat bij de beoogde inrichting van het terrein rekening wordt gehouden met de realisatie van voldoende parkeergelegenheid. Daarnaast is van belang dat, evenals in de huidige situatie, ook in de beoogde situatie het laden en lossen van (vracht)wagens, geheel plaatsvindt op eigen terrein. Gezien de omvang van het gebied kan worden voldaan aan de parkeerbehoefte van 48 parkeerplaatsen.

Conclusie

Vanuit het aspect verkeer bestaan er geen directe belemmeringen voor de beoogde ontwikkeling in relatie tot het voorliggende bestemmingsplan.

4.11 Water

4.11.1 Watertoets

In het kader van de Watertoets dient een bestemmingsplan een waterparagraaf bevatten waarin wordt aangegeven hoe met water om te gaan. Allereerst wordt kort ingegaan op de beleidskaders en vervolgens op de wijze waarop binnen het plangebied wordt omgegaan met water. Ten aanzien van het laatste aspect is specifieke paragraaf opgenomen waarbij is onderzocht wat de rivierkundige gevolgen zijn van de herinrichting van de scheepswerf op de Maas. De watertoets is als bijlage 11 toegevoegd aan deze toelichting.

Beleid

Gemeente Maasgouw benoemt in het GRP dat ze bij uitbreiding of vernieuwing van bebouwing geen regenwater inzamelt. De eigenaar van gebouwen en percelen verwerkt het regenwater zelf binnen de perceelgrens, tenzij dat technisch onmogelijk is. Voor extreme neerslaggebeurtenissen wordt voorzien in een overloop naar de openbare ruimte.

De scheepswerf ligt in het stroomvoerend winterbed van de Maas, die in beheer van Rijkswaterstaat is. In de watervergunning van de scheepswerf uit 2012 is opgenomen dat het hemelwater afkomstig van bebouwing en verhard terrein waar mogelijk (grooten)deels infiltreert in de bodem en verder afstroomt naar de Maas.

Verder benoemt het Activiteitenbesluit dat bij hemelwaterlozing op oppervlaktewater aan de zorgplicht voldaan moet worden. Dit betekent onder andere dat er geen onnodige vervuiling tijdens het afstromen van hemelwater dient te zijn, dat gecertificeerde bouwmaterialen gebruikt dienen te worden (CE-markering), dat er zo omgegaan wordt met milieugevaarlijke stoffen dat verontreiniging van het hemelwater wordt voorkomen, en dat het terrein voldoende schoon gehouden wordt.

Toets plangebied

De ligging van het plangebied is weergegeven in navolgende afbeelding. Het projectgebied ligt ten westen van Maasbracht, aan de Maas.

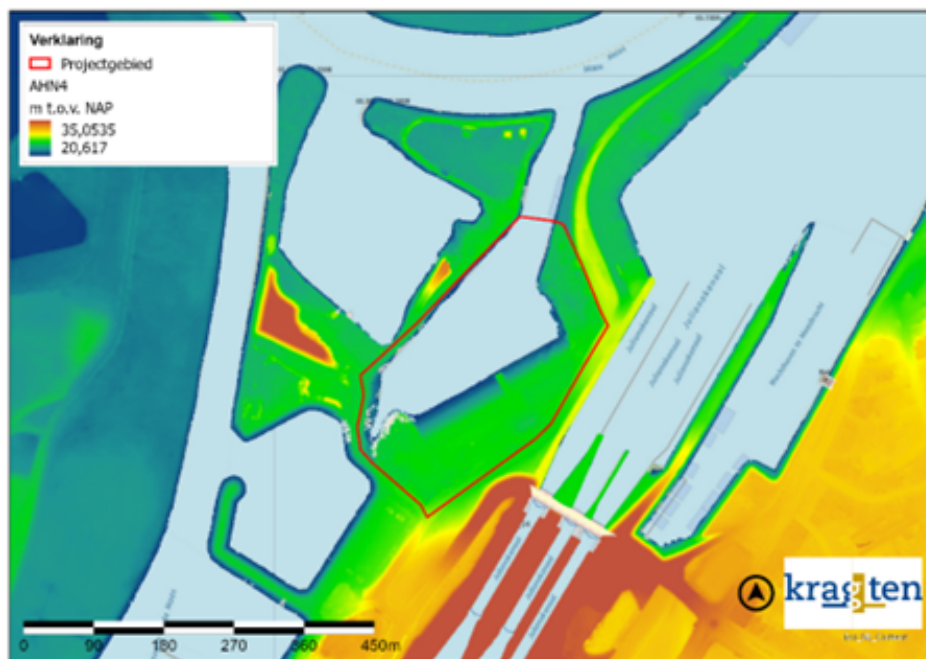
Met behulp van de leggerkaart van Waterschap Limburg is nagegaan of er zich in de omgeving van de projectgebied oppervlaktewateren bevinden. Deze zijn ook weergegeven in navolgende afbeelding. Op de afbeelding is te zien dat de scheepswerf afstroomt in de Maas. Direct ten oosten van het projectgebied stroomt de Oude Maas, en direct ten westen ligt het Julianakanaal. Er liggen geen primaire of secundaire watergangen die invloed hebben op het projectgebied. Verder is de scheepswerf volgens de kaarten horende bij Beleidsregels Grote Rivieren gelegen in het stroomvoerend regime van de Maas.



AFBEELDING: BEGRENZING PLANLOCATIE LEGGERKAART.

Maaiveldniveau

Met behulp van het AHN4 is het maaiveldniveau van het terrein in beeld gebracht, zie onderstaande afbeelding. Het maaiveldniveau langs de waterkant is circa NAP +21,3 m en loopt vervolgens op tot maximaal circa NAP +24,5 m.



AFBEELDING: MAAIVELD NIVEAU.

Bodemopbouw

Met behulp van de Bodematlas is het bodemtype van de ondiepe bodem in beeld gebracht. Het projectgebied heeft de bodemcode "Jg WATER" en "Rd10A" (zie onderstaande afbeelding). Dit zijn kalkhoudende ooivaaggronden, welke bestaat uit lichte zavel. Dit bodemtype staat bekend om zijn matige waterdoorlatendheid. Aangezien de lokale bodem in hoge mate geroerd is, kan niet met zekerheid vastgesteld worden of deze gronden daadwerkelijk aanwezig zijn in het projectgebied.

Boorprofielen uit Dinoloket laten zien dat her en der in de omgeving in het verleden inderdaad (zandig) lemige of (zandige) kleiachtige bovenlagen zijn aangetroffen (rivierklei gronden). In dergelijke gevallen is de waterdoorlatendheid slecht tot matig. Infiltratieonderzoek op de projectlocatie kan uitsluitsel geven over de werkelijke waterdoorlatendheid van de bodem.

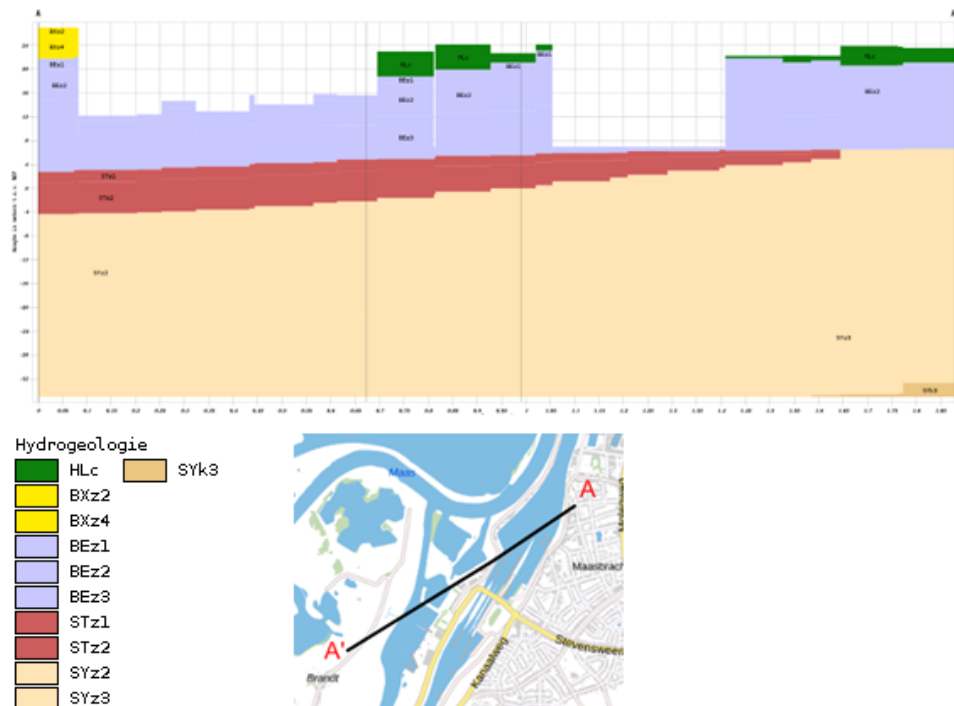


AFBEELDING: BODEMKAART.

Met behulp van Dinoloket is de bodemopbouw van de projectomgeving in beeld gebracht. Het geohydrologische model REGIS II v.2.2 biedt inzicht in de verschillende lagen in de ondergrond. Een doorsnede is opgenomen in

onderstaande afbeelding.

De bovenste circa 4 m bestaat uit een complexe eenheid van de Holecene afzettingen. Deze laag bestaat uit een afwisseling van zandige klei, midden en fijn zand, klei en veen en weinig grof zand. Hieronder bevindt zich een zandlaag van de Formatie van Beegden van circa 15 m dik. Vervolgens is er een zandlaag van circa 6 m uit de Formatie van Sterksel. Hieronder is weer een zandlaag van m uit de Formatie van Stramproy die nog minstens 36 m diep is.



AFBEELDING: GEOHYDROLOGISCHE DOORSNEDEN MET DE GLOBALE LOCATIE VAN HET PROJECTGEBIED TUSSEN DE VERTICALE STREPEN.

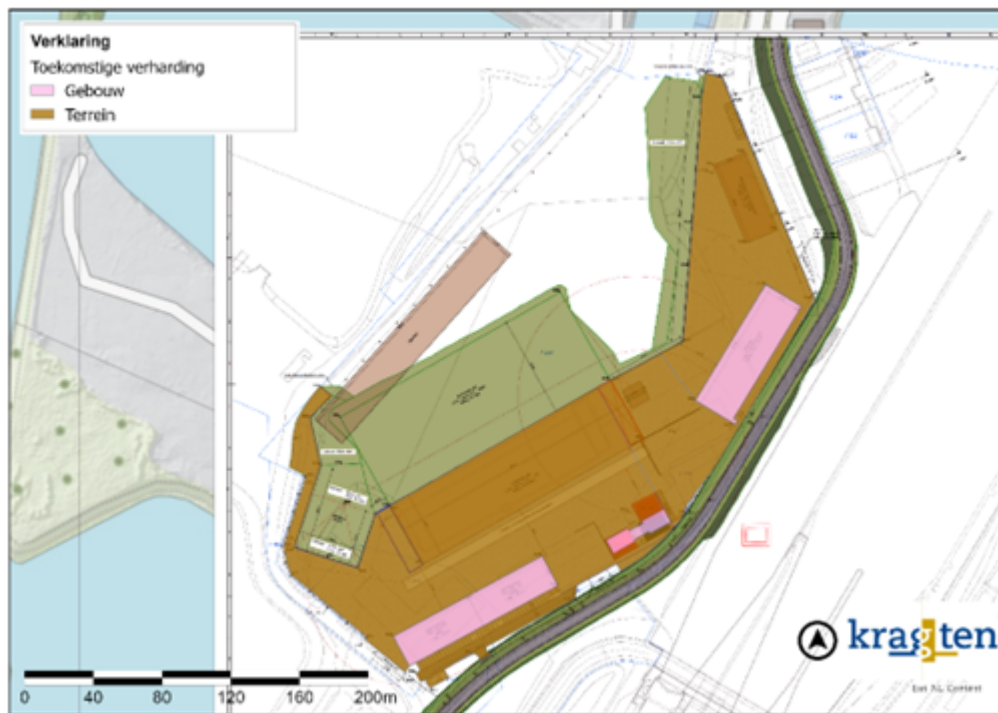
Grondwaterstanden

Het plangebied ligt in het stroomvoerend regime van de Maas, oftewel gelijk naast de Maas. Hierom zal de grondwaterstand effectief gelijk zijn aan de Maaswaterstanden. Omdat Dinoloket peilbuizen niet representatief zijn voor dit gebied zijn de betrekkingenlijnen van de Maas gebruikt om de grondwaterstand te bepalen. Gezien de nabijheid zullen Maaswaterstanden en grondwaterstanden nagenoeg gelijk zijn. Om een GHG te benaderen is de waterstand met een overschrijdingsduur van 45 dagen uitgelezen. Dit ligt op circa NAP +21 m. Verder ligt het projectgebied naast de gestuwde Maas, waardoor de waterstanden voor een groot deel van het jaar beperkt fluctueren. Alleen met hoogwater kan het uitgesproken fluctueren.

Regenwatersysteem / omgang met hemelwater en afvalwater

Verhard oppervlak

Aan de hand van het ontwerp is het toekomstig verhard oppervlak van de ontwikkeling vastgesteld (zie navolgende afbeelding). De bebouwing heeft een verhard oppervlak van circa 5.130 m². Verder is het terrein verhard met stelconplaten en dit heeft een verhard oppervlak van circa 28.440 m². In totaal bedraagt het verharde oppervlak circa 33.570 m².



AFBEELDING: TOEKOMSTIGE VERHARDOPPERVLAK.

Berging

Aan de hand van luchtfoto's en obliekfoto's is het huidige verhard oppervlak in beeld gebracht (onderstaande afbeelding). Een groot deel van het terrein bestaat momenteel uit verhard oppervlak. De bebouwing heeft een oppervlak van 5.005 m². De terreinverharding heeft een oppervlak van circa 8.500 m². Dit houdt in dat er circa 13.505 m² aan verhard oppervlak ligt.



AFBEELDING: HUIDIGE VERHARDOPPERVLAK.

Op basis van het huidige ontwerp van de planontwikkeling is er sprake van een toename van verhard oppervlak van circa 20.065 m². Planologisch gezien is er geen sprake van een toename van verhard oppervlak aangezien het terrein op zichzelf niet in omvang toeneemt.

Omdat de scheepswerf in het stroomvoerend regime van de Maas ligt en het hemelwater direct op de Maas geloosd wordt, dient het beleid van de Rijkswaterstaat opgevolgd te worden. Het schone hemelwater afkomstig van bebouwing en verhard terrein stroomt direct af naar de Maas en er hoeft geen hemelwaterberging aangelegd te worden.

Afvalwater

Door de aanpassingen in de beoogde ontwikkeling is niet voorzien dat het afvalwatersysteem veranderd. Hierdoor kan het huidige systeem behouden blijven.

Overstort-/escapemogelijkheid

Het hemelwater moet vrijelijk kunnen overstorten naar de Maas zonder daarbij overlast te veroorzaken.

4.11.2 Hydraulische analyse

Zoals eerder aangegeven is de scheepswerf gelegen in het stroomvoerend winterbed van de Maas. Om die reden moet rivierkundig onderzocht worden wat de gevolgen zijn van de herinrichting van de scheepswerf op de Maas. Hiervoor is voor de fasen 1 tot en met 3 een rivierkundig onderzoek uitgevoerd. Dit rapport is verdeeld over een tweetal rapporten welke zijn opgenomen in bijlage 12 en 13. Hieronder wordt kort ingegaan op de resultaten van het onderzoek (weergegeven in de onderstaande tabellen). Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar deze onderzoeksrapportages.

Tabel 1. Overzicht van de toetsing van Fase 1 en Fase 2 van het ontwerp aan het Rivierkundig Beoordelingskader 5.0 (RWS-WVL, 2019).

	§ 109	Te beoordelen effect	Criterium	Effect	Toelichting
Hoogwaterveiligheid	1.1	Maatregel in stroomvoerend deel rivier: Hoogwaterreferentie in de as van de rivier	Geen waterstandshoogte $> 1 \text{ m}$ bij T100 (3.228 m³/s)	Bepaalde waterstandshoogte van 0,2 millimeter.	Voldoet aan het criterium van maximaal 1 millimeter opstuwing.
		Maatregel in bergend deel rivier: volume waterberging	Geen vermindering van bergend volume tussen regulier peil en peil T3000 (4.118 m³/s)	In fase 1 en 2 komt bergende ruimte vrij, zie Bijlage B4.	De ruimte die vrijkomt in fase 1 en 2 is nodig voor de latere fases.
	1.2	Hoogwaterreferentie buiten de as van de rivier	Geen waterstandshoogte langs primaire kering of hoge grondenlijn bij hoogwaterreferentie.	Nagenoeg geen waterstandsverschil als gevolg van de ingreep. Met name zeer beperkte afname.	-
Hinder of schade door hydraulische effecten	2.1	Inundatiefrequentie van de uiterwaard	De mate van verandering van de waterstand en/of inundatiefrequentie van een of meerdere uiterwaarden bij de afvoer(en) uit de Hoogwaterreferentie.	Geen verandering in inundatiefrequentie.	Er worden geen oever- of kadesteeggebieden aangepast waardoor gebieden vaker gaan onderlopen.
	2.2	Stroombeeld in de uiterwaard	De mate van verandering van de grootte en richting van de stroomsnelheden in een of meerdere de uit de Hoogwaterreferentie afvoeren uit de hoogwaterreferentie.	Nagenoeg geen verandering in stroomsnelheid in de uiterwaard als gevolg van DO1, zowel bij T100 als bij lagere afvoeren.	-
	2.3	Stroombeeld in vaarweg	Geconcentreerde dwarsstroming $< 50 \text{ m}^3/\text{s}$; dwarsstroming vaarweg $\leq 0,3 \text{ m/s}$; Geconcentreerde dwarsstroming $> 50 \text{ m}^3/\text{s}$; dwarsstroming vaarweg $\leq 0,15 \text{ m/s}$	Geen stroomsnelheidsverschillen in de vaargeul van de Maas die toe te schrijven zijn aan DO1.	Effecten van de ingreep zijn zeer lokaal als gevolg van de ligging van de scheepsweg (ligt in stromingsluw gebied).
	2.6	Instream retentiegebieden Maas	Verandering waterstand ter hoogte van inlaat retentiegebieden Maas, waaronder lateraalkanaal West en Lob van Genneep.	Gezien het geringe effect van DO1 en de afstand tot KW-West, zal de instroom van het retentiegebied niet beïnvloed worden.	-
Morfologie	3.1	Sedimentatie en erosie van het zomerbed (+ oevers)	Bij erosie: - geen verlaging zomerbed beneden de minimale bodemligging t.o.v. erosie en infrastructuur (o.a. kabels, leidingen en waterkeringen); Bij sedimentatie: - geen vermindering van vaargeul afmetingen; - geen verhoging van de maatgevende waterstanden op lange termijn. Generiek: - beperkte hinder door baggeren en/of terugstorten; - behouden vloeiendheid en veiligheid scheepvaartverkeer; - geen onacceptabele terugschrijvende erosie of sedimentatie.	Geen stroomsnelheidsverschillen in het zomerbed van de Maas als gevolg van DO1. Daarmee is er ook geen sprake van invloed op erosie of sedimentatie.	-
	2	Sedimentatie en erosie van uiterwaard en nevengeulen	Bij sedimentatie: - Acceptabele beheerskosten voor baggeren nevengeulen; Bij erosie: - geen zijdelingse verplaatsing van een nevengeul richting een primaire waterkering. Nevengeul moet op voldoende afstand blijven van de primaire waterkering, buiten de beschermingszone van de primaire kering. De beschermingszones worden bepaald door de kering beheerders; - geen zijdelingse verplaatsing van een nevengeul richting het zomerbed van de rivier, waardoor er kans bestaat dat de nevengeul een kortsluiting veroorzaakt met het zomerbed; - stroomsnelheid in een zandige nevengeul bij bankfull afvoer moet kleiner blijven dan $0,3 \text{ m/s}$; - geen bodemerisatie langs primaire waterkering; - stabiliteit van belangrijke constructies in de uiterwaard mag niet verminderen.	Geen stroomsnelheidsverschillen in de uiterwaarden langs de Maas als gevolg van DO1. Daarmee is er ook geen sprake van invloed op erosie of sedimentatie.	-

Tabel 2. Overzicht van de toetsing van Fase 2 en Fase 3 van het ontwerp aan het Rivierkundig Beoordelingskader 5.0 (RWS-WVL, 2019.)

	§ RBK	In beoordeelde effect	Criterium	Effect	Toelichting
Hoogwaterveiligheid	1.1	Maatregel in stroomvoerend deel rivier: Hoogwaterreferentie in de as van de rivier	Geen waterstandsverhoging (> 1 mm) bij T100 (3.228 m³/s)	Bepaalde waterstandsval van 0,1 millimeter.	Voldoet aan het criterium van maximaal 1 millimeter opstuwing.
		Maatregel in bergend deel rivier: volume waterberging	Geen vermindering van bergend volume tussen regulier peil en peil T3000 (4.118 m³/s)	In fase 2 en 3 komt bergende ruimte vrij, zie Bijlage B3.	De ruimte die vrijkomt in fase 2 en 3 is nodig voor de latere fases.
	1.2	Hoogwaterreferentie buiten de as van de rivier	Geen waterstandsverhoging langs primaire kering of hoge grondenlijn bij hoogwaterreferentie.	Nagenoeg geen waterstandsverschil als gevolg van de ingreep. Met name zeer beperkte afname.	-
Hinder of schade door hydraulische effecten	2.1	Inundatiefrequentie van de uiterwaard	De mate van verandering van de waterstand en/of inundatiefrequentie van een of meerdere uiterwaarden bij de afvoer(en) uit de Hoogwaterreferentie.	Geen verandering in inundatiefrequentie.	Er worden geen oeverhoogten aangepast waardoor gebieden vaker gaan onderlopen. Alleen de kade van de weef wordt beperkt aangepast.
	2.2	Stroombeeld in de uiterwaard	De mate van verandering van de grootte en richting van de stroomsnelheden in een of meerdere de uit de hoogwaterreferentie	Nagenoeg geen verandering in stroomsnelheid in de uiterwaard als gevolg van DO4, zowel bij T100 als bij lagere afvoeren.	Alleen ter plaatse van de instroom van de weef nemen de stroomsnelheden (ter plaatse van verharding) duidelijk toe.
	2.3	Stroombeeld in vaarweg	Geconcentreerde dwarsstroming < 50 m³/s; dwarsstroming vaarweg ≤ 0,3 m/s Geconcentreerde dwarsstroming > 50 m³/s; dwarsstroming vaarweg ≤ 0,15 m/s	Geen significante stroomsnelheidsverschillen in de vaargeul van de Maas die toe te schrijven zijn aan DO4.	Effecten van de ingreep zijn met name lokaal als gevolg van de ligging van de scheepswerf (ligt in stromingsluw gebied).
	2.6	Instroom retentiegebieden Maas	Verandering waterstand ter hoogte van inlaat retentiegebieden Maas, waaronder Lateraalkanaal West en Lob van Genneep.	Gezien het geringe effect van DO4 en de afstand tot LKW-West, zal de instroom van het retentiegebied niet beïnvloed worden.	-
Morfologie	3.1	Sedimentatie en erosie van het zomerbed (+ oevers)	Bij erosie: geen verlaging zomerbed beneden de minimale bodemligging t.a.v. erosie en infrastructuur (o.a. kabels, leidingen en waterkeringen); Bij sedimentatie: geen vermindering van vaargeul afmetingen; geen verhoging van de maatgevende waterstanden op lange termijn. Generiek: beperkte hinder door baggeren en/of terugstorten; behouden vlotheid en veiligheid scheepvaartverkeer; geen onacceptabele terugschrijdende erosie of sedimentatie.	Geen significante stroomsnelheidsverschillen in het zomerbed van de Maas als gevolg van DO4. Daarmee is er ook geen sprake van invloed op erosie of sedimentatie.	-
	2	Sedimentatie en erosie van uiterwaard en nevengeulen	Bij sedimentatie: - Acceptabele beheerskosten voor baggeren nevengeulen; Bij erosie: geen zijdelingse verplaatsing van een nevengeul richting een primaire waterkering. Nevengeul moet op voldoende afstand blijven van de primaire waterkering, buiten de beschermingszone van de primaire kering. De beschermingszones worden bepaald door de kering beheerders; - geen zijdelingse verplaatsing van een nevengeul richting het zomerbed van de rivier, waardoor er kans bestaat dat de nevengeul een kortsluiting veroorzaakt met het zomerbed;	Geen significante stroomsnelheidsverschillen in de uiterwaarden langs de Maas als gevolg van DO4. Daarmee is er ook geen sprake van invloed op erosie of sedimentatie.	-
			- stroomsnelheid in een zandige nevengeul bij bankfull afvoer moet kleiner blijven dan 0,3 m/s; - geen bodemerisatie langs primaire waterkering; - stabiliteit van belangrijke constructies in de uiterwaard mag niet verminderen.		

Tabel 3. Overzicht van de toetsing van Fase 1 t/m Fase 4 van het ontwerp aan het Rivierkundig Beoordelingskader 5.0 (RWS-WVL, 2019)

	§ 40K	In beoogde effect	Criterium	Effect	toelichting
Hoogwaterveiligheid	1.1	Maatregel in stroomoerend deel rivier: Hoogwaterreferentie in de as van de rivier	Geen waterstandsverhoging (> 1 mm) bij T100 (3.228 m³/s)	De ingreep leidt tot een waterstandsval van 2 millimeter, met een klein benedenstrooms piekje van 0,7 millimeter.	De ingreep leidt tot een wat uitgesprokenere waterstandsval als gevolg van de kadeaansluitingen (fase 3).
		Maatregel in bergend deel rivier: volume waterberging	Geen vermindering van bergend volume tussen regulier peil en peil T3000 (4.118 m³/s)	Er vindt geen vermindering van het bergend volume plaats, zie Bijlage B4.	-
	1.2	Hoogwaterreferentie buiten de as van de rivier	Geen waterstandsverhoging langs primaire kering of hoge gronden (zie bijl. Hoogwaterreferentie).	De ingreep zorgt hoofdzakelijk voor waterstandsverlaging. Ter hoogte van het benedenstrooms piekje wordt een waterstandsverhoging veroorzaakt van kleiner dan 1 millimeter.	-
Hinder of schade door hydraulische effecten	2.1	Inundatiefrequentie van de uiterwaard	De mate van verandering van de waterstand en/of inundatiefrequentie van een of meerdere uiterwaarden bij de afvoer(en) uit de Hoogwaterreferentie.	Aangezien het instroommoment van de scheepswaai niet zal veranderen (rond 2.000 m³/s) zal de inundatiefrequentie van het gebied ook niet veranderen.	De kadehoogten worden bij de instroomzijde niet aangepast, wel zal de instroom makkelijker worden. Daarom is wel sprake van een beperkte waterstandsval (zie hierboven RBK paragraaf 1.1), maar zal de inundatiefrequentie niet veranderen.
	2.2	Stroombeeld in de uiterwaard	De mate van verandering van de grootte en richting van de stroomsnelheden in een of meerdere uit de Hoogwaterreferentie afvoeren uit de Hoogwaterreferentie	De stroomsnelheidsverschillen zijn beperkt tot de scheepswaai. Het beeld in de uiterwaarden zal daarom nagenoeg niet veranderen.	-
	2.3	Stroombeeld in vaarweg	Geconcentreerde dwarsstroming < 50 m³/s: dwarsstroming vaarweg ≤ 0,3 m/s Geconcentreerde dwarsstroming > 50 m³/s: dwarsstroming vaarweg ≤ 0,15 m/s	Er vindt een beperkte stroomsnelheidsverlaging (<0,5m/s), plaats bij de uitstroom van de scheepswaai. Dit zal geen invloed hebben op de scheepswaai, ook omdat het debiet op die locatie laag is.	Het effect op de vaargeul is gering omdat de scheepswaai in een stromingsluw gebied ligt. Daardoor stroomt er ook weinig water vanuit de instroom van de scheepswaai aan de zuidzijde naar de uitstroom aan de noordzijde. De invloed op de vaargeul is daarom zeer beperkt.
	2.6	Instroom referentiegebieden Maas	Verandering waterstand ter hoogte van inlaat referentiegebieden Maas, waaronder lateraalkanaal West en Iob van Genep.	Gezien het beperkte effect van DO2 en de afstand tot KWWest, zal de instroom van het referentiegebied niet beïnvloed worden.	-
Morfologie	3.1	Sedimentatie en erosie van het zomerbed (+ oevers)	Bij erosie: geen verlaging zomerbed beneden de minimale bodemligging t.a.v. erosie en infrastructuur (o.a. kabels, leidingen en waterkeringen); Bij sedimentatie: geen vermindering van vaargeul afmetingen; geen verhoging van de maatgevende waterstanden op lange termijn. Generiek: beperkte hinder door baggeren en/of terugstorten; behouden vlotheid en veiligheid scheepvaartverkeer; geen onacceptabele terugschrijdende erosie of sedimentatie.	Nagenoeg geen stroomsnelheidsverschillen in het zomerbed van de Maas als gevolg van DO2. Daarmee is er ook geen sprake van invloed op erosie of sedimentatie.	-
	2	Sedimentatie en erosie van uiterwaard en nevengeulen	Bij sedimentatie: - Acceptabele beheerskosten voor baggeren nevengeulen; Bij erosie: geen zijdelingse verplaatsing van een nevengeul richting een primaire waterkering. Nevengeul moet op voldoende afstand blijven van de primaire waterkering, buiten de beschermingszone van de primaire kering. De beschermingszones worden bepaald door de kering beheerders; - geen zijdelingse verplaatsing van een nevengeul richting het zomerbed van de rivier, waardoor er kans bestaat dat de nevengeul een knedeling veroorzaakt met het zomerbed; - stroomsnelheid in een zandige nevengeul bij bankfull afvoer moet kleiner blijven dan 0,3 m/s; - geen bodemerossie langs primaire waterkering; - stabiliteit van belangrijke constructies in de uiterwaard mag niet verminderen.	Geen stroomsnelheidsverschillen in de uiterwaarden langs de Maas als gevolg van DO2. Daarmee is er ook geen sprake van invloed op erosie of sedimentatie.	-

4.11.3 Bergend vermogen van de Maas

In het voornoemd rivierkundig onderzoek (bijlage 13) is voorts in kaart gebracht of er geen sprake is van een afname van het bergend volume van het rivierbed ter plaatse van het planvoornemen.

Op basis van de ontwerptekeningen en berekeningen blijkt dat er sprake is van een positieve volumebalans oftewel een toename van het bergend vermogen van de Maas. Het planvoornemen voldoet hiermee aan de door Rijkswaterstaat gestelde randvoorwaarden.

4.12 M.e.r.-beoordeling

Om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven, dient in een vroeg stadium te worden beoordeeld of de toekomstige activiteiten mogelijk significante effecten hebben op milieu, natuur of landschap. Een eerste stap in dit proces is een beoordeling of het planvoornemen voldoet aan de drempelwaarden uit het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.).

4.12.1 Besluit milieueffectrapportage

In onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is een groot aantal activiteiten genoemd waarvoor in bepaalde gevallen een m.e.r.- respectievelijk m.e.r.-beoordelingsplicht geldt.

m.e.r.-categorieën

De werkzaamheden met betrekking tot de herontwikkeling van de scheepswerf kan worden geschaard onder de volgende in het Besluit m.e.r. opgenomen activiteiten:

Onderdeel	Activiteiten	Gevallen ten aanzien waarvan het maken van een m.e.r. (onderdeel C) of m.e.r.-beoordelingsplicht (onderdeel D) verplicht is
C4	De aanleg, wijziging of uitbreiding van: a. een haven voor de binnenscheepvaart; b. een zeehandelshaven, of; c. een met het land verbonden en buiten een haven gelegen pier voor lossen en laden, met een uitzondering van pieren voor veerboten.	in gevallen waarin: a. 1. de aanleg betrekking heeft op een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer, of; 2. een pier die schepen kan ontvangen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton, of; b. in gevallen waarin de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer.
D4	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een haven voor de scheepvaart, een zeehandelshaven, een vissershaven of een met het land verbonden en buiten een haven gelegen pier voor lossen en laden, met een uitzondering van pieren voor veerboten.	in gevallen waarin de aanleg betrekking heeft op een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van 1.350 ton of meer of een pier die schepen kan ontvangen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton, of in gevallen waarin de wijziging of uitbreiding betrekking heeft op een oppervlakte van 100 hectare of meer.
D11.2	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.	in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op: 1. een oppervlakte van 100 hectare of meer, 2. een aaneengesloten gebied en 2000 of meer woningen omvat, of 3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m ² of meer.
D11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een industrieterrein.	in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer
D18.1	De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval, anders dan bedoeld onder D 18.3, D 18.6 of D 18.7.	in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een installatie met een capaciteit van 50 ton per dag of meer.
D18.8	De oprichting, wijziging of uitbreiding van een inrichting voor de opslag van schroot, met inbegrip van autowrakken.	in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een inrichting met een opslagcapaciteit van 10.000 ton of meer, of 10.000 autowrakken of meer.
D32.6	De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen.	in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een productieoppervlak van 50.000 m ² of meer.

Het planvoornemen ligt onder de plandrempels waarvoor conform het Besluit m.e.r. een m.e.r.-plicht dan wel een m.e.r.-beoordelingsprocedure noodzakelijk is. Met betrekking tot onderdeel D18.1 is wel sprake van een m.e.r.-beoordelingsplicht.

Ten behoeve van de (vormvrije) m.e.r.-beoordeling wordt een zogenaamde aanmeldingsnotitie opgesteld. Deze

aanmeldingsnotitie is opgenomen in Bijlage 14 van de toelichting.

4.12.2 Conclusie aanmeldingsnotitie m.e.r.-beoordeling

Uit de aanmeldingsnotitie is geconcludeerd dat de aard van de effecten die gekoppeld zijn aan de herontwikkeling/revitalisering van de huidige scheepswerf ter hoogte van de Bunkerhaven 3-5 te Maasbracht in voldoende mate in beeld zijn gebracht en dat er geen bijzondere omstandigheden aanwezig zijn die leiden tot dermate belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu dat het maken van een milieueffectrapport een toegevoegde waarde zou hebben.

Het bevoegd gezag, de gemeente Maasgouw, heeft op 24 januari 2023 een m.e.r.-beoordelingsbesluit genomen dat met de ruimtelijke ontwikkeling die in het bestemmingsplan 'Revitalisering Scheepswerf Maasbracht' planologisch-juridisch mogelijk wordt gemaakt geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen ontstaan die het opstellen van een Milieueffectrapportage rechtvaardigen. Een verdere m.e.r.-procedure is kortom niet aan de orde.

Hoofdstuk 5 Juridische opzet

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan is opgesteld conform 'Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012' (SVBP 2012). Het bestemmingsplan bestaat uit de regels, de verbeelding en deze toelichting.

5.2 Regels en verbeelding

5.2.1 Algemene opbouw regels

De regels zijn conform de SVBP2012 opgebouwd uit vier hoofdstukken. Hoofdstuk 1 bevat de begrippen en de wijze van meten. In hoofdstuk 2 zijn de regels opgenomen behorende bij de bestemmingen die op de verbeelding aan de gronden zijn toegekend. In hoofdstuk 3 zijn algemene regels opgenomen die op het gehele plangebied van toepassing zijn dan wel aanduidingen die betrekking hebben op meer dan één bestemmingsvlak. In hoofdstuk 4 zijn de regels opgenomen waarmee het overgangsrecht wordt geregeld en is een artikel opgenomen waarin de formele naamgeving van het bestemmingsplan is vastgelegd.

5.2.2 Juridisch-planologische regeling plangebied

Voor het plangebied zijn de enkelbestemmingen 'Bedrijventerrein', 'Water – Riviergebonden', 'Groen' en 'Verkeer' opgenomen. Daarnaast zijn de dubbelbestemmingen 'Waterstaat – Stroomvoerend Rivierbed' en 'Waterstaat – Waterkering' opgenomen. Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op de genoemde bestemmingen.

5.2.2.1 Enkelbestemming

Bedrijventerrein

Toelaatbaar gebruik

Voor nagenoeg het gehele 'droge' deel van het plangebied van de scheepswerf is de bestemming 'Bedrijventerrein' opgenomen. De gronden met deze bestemming zijn met de functieaanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – scheepswerf' specifiek bestemd voor de uitoefening van bedrijfsactiviteiten die gerelateerd zijn aan de scheepswerf tot een milieucategorie 4.2 conform de lijst van bedrijfsactiviteiten.

Voorts is gezien zeer beperkte wijziging van het plangebied de aanduiding 'specifieke vorm van bedrijf – geluidszoneringsplichtige inrichting' onverkort uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Maasbracht' overgenomen. Op gronden met deze aanduiding mogen geen nieuwe geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd.

Bouwregels

De bouwregels zijn voor het overgrote deel ongewijzigd overgenomen uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Maasbracht'. Bebouwing is uitsluitend toegestaan binnen de bouwvlakken. Binnen de bouwvlakken is een maximale bebouwingspercentage opgenomen van 50%. De wijziging van de bouwregels in voorliggend bestemmingsplan ten opzichte van het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht' hebben te maken met de maximum bouwhoogte van de bedrijfsgebouwen van maximaal 12 meter naar plaatselijk maximaal 20 meter. Deze aanpassing geldt voor het bouwvlak ten zuiden en zuidoosten van de scheepshelling.

Water - Riviergebonden

De binnen het plangebied gelegen delen van de Maas en aangrenzende wateren zijn bestemd met 'Water – Riviergebonden'.

Toelaatbaar gebruik

De regels met betrekking tot gebruik zijn ongewijzigd overgenomen uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Maasbracht'. Wel is in voorliggend bestemmingsplan aan de gehele binnenhaven de aanduiding 'specifieke vorm van water – werkstrook' toegekend. Hiermee is het mogelijk om de hele binnenhaven van de scheepswerf te gebruiken ten behoeve van de uitoefening van de aan de scheepswerf verbonden bedrijfsactiviteiten.

Bouwregels

De bouwregels zijn ongewijzigd overgenomen uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht'.

Wijzigingsbevoegdheid

Binnen de regels van de bestemming 'Water – Riviergebonden' is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming 'Water – Riviergebonden' te wijzigen in de bestemming 'Bedrijventerrein'. Deze bevoegdheid is opgenomen om met het oog op mogelijke toekomstige uitbreidingsmogelijkheden van de scheepswerf onder bepaalde voorwaarden de enkelbestemming te wijzigen door middel van een verkortere procedure.

Groen

Voor de gronden welke grenzen aan de bestaande weg Bunkerhaven is de bestemming 'Groen' opgenomen.

Toelaatbaar gebruik

De regels met betrekking tot gebruik zijn ongewijzigd overgenomen uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht'.

Bouwregels

De bouwregels zijn ongewijzigd overgenomen uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht'.

5.2.2.2 Dubbelbestemming

Het plan bevat ook nog een aantal dubbelbestemmingen. Indien op gronden wordt gebouwd die een dubbele bestemming hebben, dan dient men zich aan de regels te houden die de dubbele bestemming geeft. Het betreft beschermingszones ten behoeve van het rivierbed van de Maas en de waterkering tussen de Maas en het Julianakanaal.

Waterstaat – Stroomvoerend Rivierbed

De dubbelbestemming 'Waterstaat – Stroomvoerend rivierbed' is overgenomen uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht' en geactualiseerd conform de huidige Beleidslijn grote rivieren op de gronden die volgens deze beleidslijn zijn binnen het stroomvoerend rivierbed. Bouwen en het uitvoeren van werken en werkzaamheden zijn hier in beginsel verboden, tenzij aan bepaalde criteria wordt voldaan en Rijkswaterstaat om advies is gevraagd.

Waterstaat – Waterkering

De dubbelbestemming Waterstaat – Waterkering is ongewijzigd overgenomen uit het bestemmingsplan 'Bedrijventerreinen Maasbracht' ten behoeve van de waterkering ten oosten en noordoosten van het plangebied.

5.2.2.3 Algemene aanduidingsregels

In de algemene aanduidingsregels zijn de regels met betrekking tot diverse gebiedsaanduidingen opgenomen. Het betreft de gebiedsaanduiding 'geluidzone – industrie' met betrekking tot industrielaawaai, 'geluidzone – gezoneerd industrieterrein', 'milieuzone – roerdalslenk' en 'wetgevingszone - wijzigingsgebied 1' opgenomen. De 'milieuzone – roerdalslenk' is opgenomen vanwege de ligging van het plangebied binnen de Roerdalslenkzone II. De wetgevingszone - wijzigingsgebied 1 is opgenomen om de aldaar voorkomende bestemming te wijzigen in de bestemming 'bedrijventerrein'.

5.2.2.4 Algemene afwijkingsregels en Algemene wijzigingsregels

Deze regels verschaffen het bevoegd gezag c.q. burgemeester en wethouders de gewenste beleidsruimte om bij de uitvoering van het plan te kunnen inspelen op gegevens of situaties die vooraf niet bekend kunnen zijn.

5.2.2.5 Algemene procedureregels

Hierin staan de procedureregels die gevolgd worden als door het bevoegd gezag c.q. burgemeester en wethouders gebruik wordt gemaakt van een afwijkingsbevoegdheid, als bevoegd gezag c.q. burgemeester en wethouders het plan wijzigen of uitwerken en als het bevoegd gezag c.q. burgemeester en wethouders een omgevingsvergunning verlenen.

5.2.2.6 Overige regels

In de overige regels is een voorrangregeling opgenomen ten behoeve van de dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen onderling.

5.2.2.7 Overgangs- en slotregels

In de bepaling overgangsrecht is geregeld in hoeverre en onder welke voorwaarden bestaande gebouwen en het bestaand gebruik van gronden en bouwwerken mogen afwijken van het plan.

In de slotregel is aangegeven op welke wijze de regels van het bestemmingsplan kunnen worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De Wet ruimtelijke ordening (Wro, artikel 6.12.1) verplicht gemeenten gelijktijdig een exploitatieplan vast te stellen, indien er sprake is van een bij wet aangewezen bouwplan. In artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is aangegeven wat als bouwplan moet worden gezien. Voorliggend bestemmingsplan maakt de revitalisering van de scheepswerf mogelijk. De aard van de revitalisering maakt dat deze ontwikkeling wordt gezien als bouwplan en dientengevolge is hiervoor tussen de gemeente Maasgouw en de initiatiefnemer een anterieure exploitatieovereenkomst gesloten. Daarnaast is tussen de gemeente Maasgouw en de initiatiefnemer een planschadeovereenkomst (art. 6.4a Wro) gesloten, waarmee in het geval van planschade (conform art. 6.1 Wro) duidelijk is waar de kosten verhaald kunnen worden.

Met het sluiten van deze overeenkomsten tussen de initiatiefnemer en de gemeente Maasgouw is de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan verzekerd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van de doorlopen bestemmingsplanprocedure is een omgevingsdialoog gevoerd. De Scheepswerf Maasbracht heeft meegedaan aan de dag van de binnenvaart (12 november 2022) en is een rondleiding gegeven op het terrein van Scheepswerf Maasbracht. Aan deze rondleiding hebben in totaal circa 80 mensen deelgenomen. Tijdens de rondleiding is de beoogde toekomstige ontwikkeling toegelicht

Op 4 april 2023 heeft er een informatieavond plaatsgevonden. Voor de informatieavond hebben de directe omwonenden en omliggende bedrijven een persoonlijke uitnodiging gekregen. De bezoekers van de informatieavond (directe omwonenden en omliggende bedrijven) hebben een toelichting gekregen over de plannen van de Scheepswerf Maasbracht. Er is positief gereageerd op de plannen. Er is dan ook aanleiding om te veronderstellen dat er draagvlak is voor de plannen.

Hoofdstuk 7 Procedure en overleg

7.1 Procedure

Voordat de wettelijke procedure ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan, zoals omschreven in hoofdstuk 3 van de Wet ruimtelijke ordening kan worden opgestart, wordt het concept ontwerp bestemmingsplan aan diverse instanties toegezonden ten behoeve van overleg ex artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling schrijft voor dat het bestuursorgaan (i.c. de gemeente Maasgouw) dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan spelen.

Na het vooroverleg en de inspraak wordt de vaststellingsprocedure zoals omschreven in art. 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening opgestart. Deze wettelijke procedure kan als volgt worden samengevat: De procedure start met een openbare kennisgeving van het ontwerp bestemmingsplan, waarna het ontwerpbestemmingsplan wordt gepubliceerd en gedurende een termijn van zes weken door één ieder schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerpbestemmingsplan kunnen worden ingebracht.

Na de termijn van de terinzagelegging dient de gemeenteraad in principe binnen 12 weken te beslissen over de vaststelling van het plan. Na de publicatie van het vastgestelde bestemmingsplan hebben belanghebbenden zes weken de tijd om tegen het plan in beroep te gaan. Het bestemmingsplan treedt de dag na afloop van de beroepstermijn in werking.

7.2 Overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het concept ontwerp bestemmingsplan is voor een reactie toegestuurd aan de volgende belanghebbende instanties:

- Provincie Limburg: akkoord met het planvoornemen.
- Rijkswaterstaat: geen opmerkingen ten aanzien van het planvoornemen. Voor de voorgenomen werkzaamheden dient een watervergunning te worden aangevraagd.
- Waterschap Limburg: het waterschap heeft aangegeven dat Rijkswaterstaat bevoegd gezag is.
- Veiligheidsregio Limburg-Noord: akkoord met het planvoornemen. Eerder gemaakte opmerkingen aangaande de belangen van de veiligheidsregio zijn verwerkt in het bestemmingsplan.

7.3 Terinzagelegging ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf 1 augustus 2023 tot en met 11 september 2023 ter inzage gelegen. Dit is op 31 juli 2023 gepubliceerd in de Staatscourant en de gemeentelijke website.

Tijdens deze termijn van terinzagelegging zijn 2 schriftelijke zienswijzen ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan. Voor een beantwoording/verwerking hiervan wordt verwezen naar de zienswijzennota, welke is opgenomen in bijlage 15.

Aanvullend hebben de zienswijzen geleid tot de volgende ambtshalve aanpassingen:

- Akoestiek: Onderzoek is uitgebreid met geluidbelasting van de scheepsmotoren. De conclusies van het onderzoek zijn ongewijzigd. De conclusie is tevens aangescherpt dat met betrekking tot de locatie en de afmetingen van de te plaatsen muur ten behoeve van de scheepsrecycling de verbeelding van het bestemmingsplan leidend is en vanuit hydraulisch perspectief verantwoord is.
- Stikstofdepositie: Onderzoek is uitgebreid met de stikstofemissie als gevolg van de scheepsmotoren en geactualiseerd op basis van de meest recente versie van de AERIUS Calculator, d.d. 5 oktober 2023 en gecorrigeerd op 6 november 2023. De conclusies van het onderzoek zijn ongewijzigd.
- Externe veiligheid: opnemen van een passage in het onderzoek dat de woonboten vallen onder het overgangsrecht. Het opnemen van deze passage heeft geen inhoudelijke consequenties voor wat betreft de conclusies uit de quickscan externe veiligheid.

