



REVITALISERING SCHEEPSWERF MAASBRACHT

AANMELDINGSNOTITIE M.E.R.-BEOORDELING

Opdrachtgever:	Revitalisering Binnenhaven Maasbracht B.V.
Projectnr:	MAG101
Datum:	12 december 2022

REVITALISERING SCHEEPSWERF MAASBRACHT

AANMELDINGSNOTITIE M.E.R.-BEOORDELING

Opdrachtgever:	Revitalisering Binnenhaven Maasbracht B.V.
Projectnr:	MAG101
Rapportnr:	20220725-MAG101-RAP-MER 1.3
Status:	definitief
Datum:	12 december 2022

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



© 2021 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
CVDHE

Verificatie:
DG

Validatie:
SR



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5
1.1	Aanleiding.....	5
1.2	Besluit milieueffectrapportage	6
1.3	Leeswijzer.....	9
2	PLANGEBIED EN PLANVOORNEMEN	10
2.1	Bestaande situatie	11
2.2	Planvoornemen	13
2.3	Bedrijfsvoering.....	14
3	KENMERKEN VAN HET PROJECT	15
3.1	Omvang van het project (i.r.t. drempel D-lijst)	15
3.2	Cumulatie met andere projecten	15
3.3	Gebruik natuurlijke hulpbronnen	16
3.4	Productie afvalstoffen.....	16
3.5	Verontreiniging door hinder	17
3.5.1	Geologie en geomorfologie	17
3.5.2	Bodemkwaliteit	17
3.5.3	Grond- en oppervlaktewater	18
3.5.3.1	Grondwater.....	18
3.5.3.2	Oppervlaktewater	18
3.5.4	Archeologie en cultuurhistorie	23
3.5.4.1	Archeologie.....	23
3.5.4.2	Cultuurhistorie.....	23
3.5.5	Natuur.....	24
3.5.5.1	Beschermde gebieden	24
3.5.5.2	Beschermde soorten.....	26
3.5.6	Verkeer en parkeren.....	26
3.5.6.1	Specifiek karakter inrichting	26
3.5.6.2	Verkeer	26
3.5.6.3	Parkeren.....	27
3.5.7	Kabels en Leidingen	27
3.5.8	Geluid	28
3.5.8.1	Wegverkeer	28
3.5.8.2	Industrie	28
3.5.9	Luchtkwaliteit en stikstofdepositie.....	28
3.5.9.1	Luchtkwaliteit.....	28
3.5.9.2	Stikstofdepositie	29
3.5.10	Bedrijven en milieuzonering	29
3.5.11	Externe veiligheid	30
3.6	Risico op ongevallen.....	31
3.6.1.1	Kabels en leidingen.....	31
3.6.1.2	Ontploffbare oorlogsresten	31
4	PLAATS VAN HET PROJECT	33
4.1	Bestaande grondgebruik.....	33
4.2	Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied	33
4.3	Opname vermogen milieu.....	33

5	KENMERKEN VAN HET POTENTIELE EFFECT	35
5.1	Orde van grootte en ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden).....	35
5.2	Aard van het effect	35
5.3	Grensoverschrijdend karakter van het effect	35
5.4	Intensiteit en complexiteit van het effect.....	35
5.5	Waarschijnlijkheid van het effect.....	35
5.6	Verwachte aanvang, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect.....	35
5.7	Cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten	36
5.8	Mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen	36
6	CONCLUSIE.....	37

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

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 te kunnen realiseren. De gemeente Maasgouw heeft aangegeven bereid te zijn medewerking te verlenen aan deze ontwikkeling. Ten behoeve van de besluitvorming over dit nieuwe bestemmingsplan dient tevens rekening gehouden te worden met het Besluit milieueffectrapportage.

Ten behoeve van dit laatste besluit is voorliggende aanmeldingsnotitie opgesteld.

1.2 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 voorgenomen werkzaamheden met betrekking tot de herontwikkeling 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 visserijhaven 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. Dit wordt hierna per activiteit nader toegelicht.

C4 en D4

Ten behoeve van het planvoornemen worden onder andere fysieke maatregelen genomen waarbij de haven van de scheepswerf wordt gewijzigd. Een uitgebreide omschrijving van het planvoornemen is te lezen in hoofdstuk 2. Het terrein en de haven van de scheepswerf wijzigt alleen wat vormgeving betreft. De oppervlakte van de scheepswerf (terrein en haven tezamen circa 6,8 hectare groot) neemt niet toe. De wijziging van de haven valt ruim onder de C4 en D4 opgenomen drempel van 100 hectare of meer. Derhalve niet m.e.r.-plichtig (C4) en niet m.e.r.-beoordelingsplichtig (D4).

D11.2 en D11.3

De revitalisering van de scheepswerf komt naast de fysieke wijziging, als hiervoor beschreven, ook kort gezegd neer op het slopen van bestaande bebouwing en het realiseren van nieuwe bebouwing. Hiermee is sprake van een wijziging van een stedelijk ontwikkelingsproject en industrieterrein. Zoals hiervoor aangegeven neemt de oppervlakte van het terrein van de scheepswerf niet toe (in totaal, inclusief haven, circa 7 hectare) en blijft het daarmee ruim onder de in D11.2 en D11.3 opgenomen drempels van respectievelijk 100 hectare en 75 hectare of meer. Derhalve niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

D18.1

Bij de revitalisering van de scheepswerf ligt het ook in het voornemen om de bedrijfsvoering van de scheepswerf uit te breiden met scheepsrecycling. Hierbij worden de schepen/vaartuigen overgedragen aan de scheepswerf ter ontmanteling (recyclage) ten behoeve van verwijdering of nuttige toepassing. De schepen/vaartuigen zijn op dat moment aan te merken als afvalstof in de zin van de Kaderrichtlijn afvalstoffen (Richtlijn 2008/98/EG). Dat geldt ook tijdens het proces van verwerking, nuttige toepassing, voorbereiding tot hergebruik en recycling. De schepen/vaartuigen en de afzonderlijke componenten/onderdelen blijven gedurende het gehele proces aangemerkt als afvalstof.

De activiteiten die plaatsvinden na acceptatie en inname van de schepen/vaartuigen (demontage/ontmantelen en slopen/ontleden van scheepscasco's en verkleinen/sorteren van staalsecties) zijn voor een klein deel te kwalificeren als voorbereidingsactiviteiten voor hergebruik. De Kaderrichtlijn omschrijft deze handelingen als 'elke nuttige toepassing bestaande uit controleren, schoonmaken of repareren, waarbij producten of componenten van producten die afvalstoffen zijn geworden, worden klaargemaakt zodat ze zullen worden hergebruikt zonder dat verdere voorbehandeling nodig is'. Hierbij valt te denken aan het hergebruik van accu's dekluisen en motoren. Deze componenten/onderdelen kunnen worden verhandeld of in de scheepswerf ingezet. In het laatste geval zou gesproken kunnen worden van recycling waarbij de schepen/vaartuigen worden bewerkt tot producten, materialen of stoffen voor het oorspronkelijke of een ander doel.

Het overgrote deel van de activiteiten is te kwalificeren als verwerkingshandelingen met het oog op nuttige toepassing of verwijdering van de betreffende onderdelen van de schepen/vaartuigen waarbij deze onderdelen nog een bewerking moeten ondergaan alvorens deze nuttig kunnen worden toegepast. Te denken valt bijvoorbeeld aan het ontleden, verkleinen en sorteren van staal/aluminium secties en onderdelen.

In de Kaderrichtlijn zijn de termen 'nuttige toepassing' en 'verwijdering' omschreven. De bijlage bij de richtlijn bevat daarnaast (nietlimitatieve) lijsten van 'nuttige toepassing' of 'verwijdering', respectievelijk Bijlage II en Bijlage I. In de bijlage zijn storten en opslag, met uitzondering van tijdelijke opslag, genoemd als voorbeelden van een verwijderingshandeling. Recycling of terugwinning van metalen en metaalverbindingen, hoofdgebruik als brandstof en herraffinage van olie worden genoemd als voorbeelden van 'nuttige toepassing'. In het geval van voorliggend planvoornemen is op grond van bijlage II van de Kaderrichtlijn sprake van voorbehandeling.

Categorie D18.1 heeft betrekking op de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor verwijdering van afval. Onder verwijdering van afval vallen ook handelingen met een nuttige toepassing van afval. Dit als gevolg van een uitspraak van het Europese Hof van Justitie. Derhalve vallen de werkzaamheden met betrekking tot de scheepsrecycling onder categorie D18.1. Ten behoeve van de scheepsrecycling wordt een knipschaar geïnstalleerd met een capaciteit van meer dan 50 ton per dag. Daarmee komt het boven de daarvoor opgenomen plandrempel uit, hetgeen betekent dat in dit kader een m.e.r.-beoordelingsplicht noodzakelijk is.

D18.8

Een specifieke categorie in het Besluit m.e.r. is de opslag van schroot, waaronder autowrakken. Tijdelijke opslag valt hier niet onder (Kaderrichtlijn Afvalstoffen bijlage I onder D15, Richtlijn Industriële Emissies, bijlage I onder 5.5, inzamelen). Binnen de inrichting van de scheepswerf vindt geen permanente opslag plaats, maar de verwerkte onderdelen worden aangeboden ter verwijdering. Bij scheepsrecycling ontstaat vooral metaalafval in de vorm van metaaldelen en kleinere metaalsecties, naar soort gescheiden. Dit metaalafval wordt na tijdelijke opslag afgevoerd ter verwijdering. De opslagcapaciteit is minder dan 5.000 ton. Categorie D18.8 is derhalve niet van toepassing.

D32.6

D32.6 heeft betrekking op de activiteit 'De oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie bestemd voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen schepen.' Deze is opgenomen in relatie tot de directe activiteiten in relatie tot de scheepswerf, welke als gevolg van de revitalisering wijzigt.

Voor deze activiteit is een m.e.r.-beoordelingsprocedure nodig in het geval de activiteit betrekking heeft op een productieoppervlak van 50.000 m² of meer. Onder het begrip 'productieoppervlak' wordt verstaan 'de oppervlakte die wordt ingenomen door de ruimte, waarin de in de categorie-omschrijving opgenomen activiteiten, respectievelijk productieactiviteiten plaatsvinden.'

De productieactiviteiten worden zowel in pandig als uit pandig uitgevoerd, waarmee het terrein van de inrichting van de scheepswerf nagenoeg geheel moet worden gezien als productieoppervlak. Ook wordt met het wijzigen van het huidige planologische kader het mogelijk gemaakt om vanaf de waterplas bepaalde onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Naast het terrein moet dan ook de waterplas binnen de inrichting worden gezien als productieoppervlak.

In totaliteit ontstaat in de nieuwe situatie een productieoppervlak van ca. 68.000 m², onderverdeeld uit een landzijde van circa 34.000 m² en een waterzijde van circa 34.000 m². Het productieoppervlak in de bestaande situatie is ca. 38.000 m², landzijde: 34.000 m² en waterzijde (werkstrook scheepswerf): 4.000 m². Met de uitbreiding neemt het productieoppervlak toe met ca. 30.000 m². De uitbreiding van de inrichting blijft daarmee onder de drempel van 50.000 m². Derhalve niet m.e.r.-beoordelingsplichtig

Voor deze (vormvrije) m.e.r.-beoordeling stelt de initiatiefnemer een zogenaamde aanmeldingsnotitie op. Deze aanmeldingsnotitie dient te voldoen aan de criteria uit Bijlage III van de 'Europese richtlijn betreffende de milieubeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten'. Dit betekent dat moet worden ingegaan op:

- 1) Kenmerken van het project. Hierbij dient in het bijzonder in overweging worden genomen de omvang van het project, de cumulatie met andere projecten, het gebruik van hulpbronnen, de productie van afvalstoffen, verontreiniging en hinder en risico van zware ongevallen en/of rampen waaronder rampen door klimaatverandering en ten slotte risico's voor de menselijke gezondheid.
- 2) De plaats van de projecten. Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waar op de projecten van invloed kunnen zijn, moet in het bijzonder in overweging worden genomen:
 - a. Het bestaande grondgebruik;
 - b. De relatieve rijkdom aan en de kwaliteit van het regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen van het gebied;
 - c. Het opnamevermogen van het natuurlijk milieu met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden: wetlands, kustgebieden, berg- en bosgebieden, reservaten en natuurparken, gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd (bijvoorbeeld vogel- en habitatrichtlijngebieden), gebieden waar de milieukwaliteitsnormen al niet worden nagekomen, gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid of landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.
- 3) Kenmerken van het potentiële effect. Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria uit punt 1) en 2) in het bijzonder in overweging worden genomen: de orde van

grootte en het ruimtelijk bereik van de effecten (bijvoorbeeld geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden), de aard van het effect, het grensoverschrijdend karakter van het effect, de intensiteit en complexiteit van het effect, de waarschijnlijkheid van het effect, de verwachte aanvang, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect, de cumulatie van effecten met effecten van andere projecten en ten slotte de mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen.

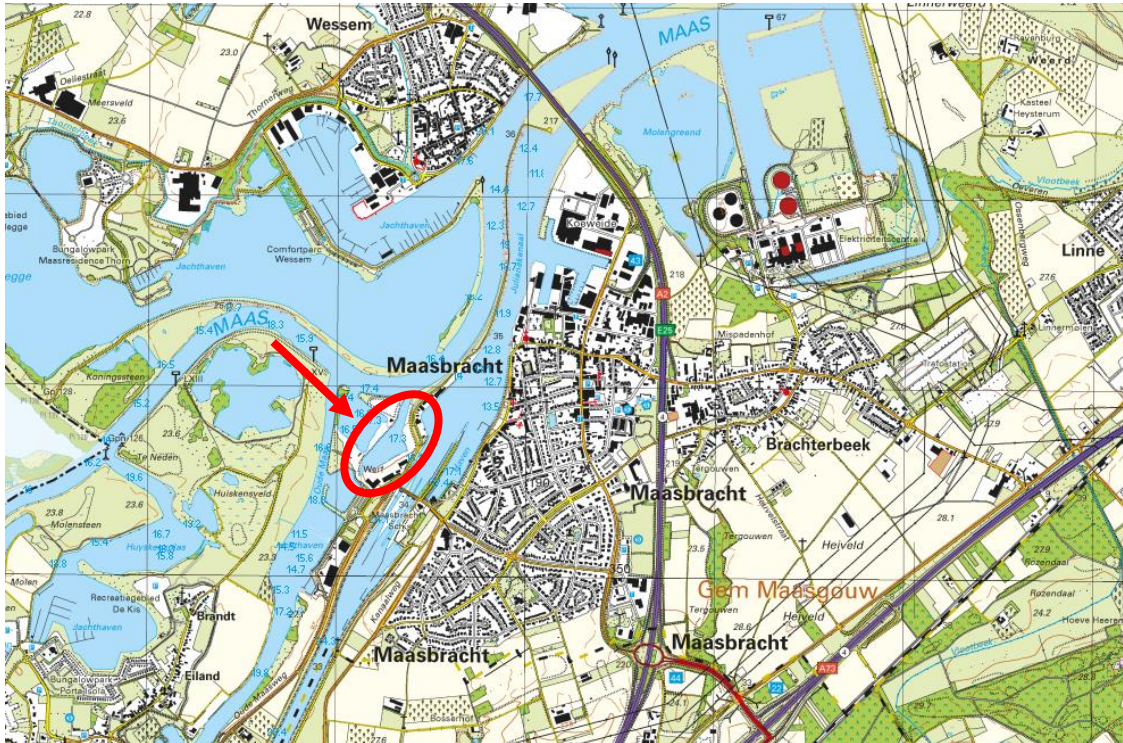
De onderzoeken die in het kader van de bestemmingsplanprocedure zijn uitgevoerd, vormen de basis voor de aanmeldnotitie, naast de gegevens over andere relevante ontwikkelingen in de omgeving van het plangebied.

1.3 Leeswijzer

Rekening houdend met bovenstaande vormvereisten is na dit algemene inleidende hoofdstuk van de aanmeldingsnotitie ingegaan op het plangebied en het planvoornemen, ook wel de voorgenomen activiteiten genoemd (hoofdstuk 2). Vervolgens komen in hoofdstuk 3 de belangrijkste kenmerken van het project aan bod. In dit hoofdstuk worden ook de uitkomsten van de diverse uitgevoerde specialistische onderzoeken beschreven. Hoofdstuk 4 gaat in op de plaats van het project, en hoofdstuk 5 op de kenmerken van het potentiële effect. In hoofdstuk 6 wordt ten slotte de afsluitende conclusie van de m.e.r.-beoordeling opgenomen.

2 PLANGEBIED EN PLANVOORNEMEN

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.



Locatie Scheepswerf en Machinefabriek 'Maasbracht' N.V.

De locatie is gelegen op Bedrijventerrein Maasbracht op 60 meter van de Sluis Maasbracht (die de overgang vormt van de Maas naar het Julianakanaal, op 350 meter van de meest nabijgelegen woonwijken van Maasbracht en op 1,4 km van de Belgische grens.

2.1 Bestaande situatie



Luchtfoto van de huidige situatie van de inrichting van de scheepswerf in rood omlijnd weergegeven.

De huidige inrichting van de scheepswerf is min of meer gecentreerd rondom de scheepshelling (I, zie ook de **luchtfoto van de huidige bebouwing van de scheepswerf op de navolgende afbeelding**). 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 weg 'Bunkerhaven' gezien) twee kantoorgebouwen gesitueerd (nummers VII en VIII).



Luchtfoto van de huidige bebouwing van de scheepswerf.

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.

De navolgende 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 stalcompleten.

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 een droogdok ten noorden van de scheepshelling.

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.

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.

2.3 Bedrijfsvoering

De inrichting van de scheepswerf richt zich op de volgende activiteiten:

- Ombouw van binnenvaartschepen dan wel binnenvaartscheepsonderdelen;
- Onderhouds- en reparatiewerkzaamheden aan binnenvaartschepen;
- Scheepsrecycling (slopen of ontmantelen van binnenvaartschepen) ter ondersteuning en complementering op de bovengenoemde activiteiten.

Bij deze activiteiten is ook sprake van bij het werk vrijkomende afvalstoffen, zoals asbest, PCB-houdende materialen, kunststofafval, afgewerkte olie, oliefilters en aan scheepslading gerelateerde afvalstoffen en afvalstoffen die ontstaan tijdens het in gebruik houden van een binnenvaartschip. Deze afvalstoffen worden tijdelijk opgeslagen en/of afgevoerd.

3 KENMERKEN VAN HET PROJECT

3.1 Omvang van het project (i.r.t. drempel D-lijst)

De activiteiten met betrekking tot scheepsrecycling van Scheepswerf en Machinefabriek Maasbracht vallen onder de volgende categorie van de bijlage van het Besluit m.e.r.:

- D18.1: de oprichting, wijziging of uitbreiding van een installatie voor de verwijdering van afval, anders dan bedoeld onder D18.3, D18.6 of D18.7. De indicatieve drempelwaarde die hierbij geldt is 50 ton per dag of meer. Deze drempelwaarde wordt overschreden.

Ten behoeve van de scheepsrecycling wordt een knipschaar geïnstalleerd. Deze heeft een capaciteit van meer dan 50 ton per dag.

De drempelwaarden van categorie D18.1 wordt overschreden, waardoor sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Daarom is voorliggende m.e.r.-aanmeldnotitie opgesteld.

3.2 Cumulatie met andere projecten

In de omgeving van het plangebied zijn de volgende ruimtelijke ontwikkelingen bekend:

- Parc Maasresidentie Thorn;
- Nautische Boulevard Wessem;
- Herstructurering/revitalisering Koeweide Maasbracht;
- Clean Energy Hub.

Parc Maasresidentie Thorn

Het project Parc Maasresidentie Thorn behelst de realisatie van een vakantiepark ter hoogte van de Meers 30 te Thorn aan de Grote Heggerplas op zo'n 1,4 kilometer afstand van voorgenomen planontwikkeling. Dit project is reeds in uitvoering.

Nautische boulevard Wessem

De gemeente Maasgouw is voornemens om het noordelijke deel van de Nautische Boulevard Wessem te laten uitgroeien tot het watersportservicecluster van de regio Maasplassen. Dit project bevindt zich nog in de haalbaarheidsfase. Het eindbeeld bestaat uit een volledige invulling als one-stop-shop, met bedrijven in milieucategorie 1 t/m 4.1, net als in de huidige bestemmingsplannen, maar met thematische functies passend binnen het concept van de one-stop-shop, gerelateerd aan de recreatievaart. Dit betekent bijvoorbeeld dat ook de horeca- en evenementenfunctie toegevoegd kan worden. Daarnaast wordt ook de jachthavenfunctie, inclusief beperkte mogelijkheden voor overnachtingen, en dagrecreatie voorzien. Voor jachthavens en kampeerterreinen en voor bouw- en onderhoud van houten schepen geldt milieucategorie 3.1. Voor de bouw- en onderhoud van kunststof of metalen schepen gelden de categorieën 3.2 resp. 4.1. Dit betekent dat alle voorziene nautische bedrijvigheid binnen deze milieucategorieën inpasbaar is.

Herstructurering/revitalisering Koeweide Maasbracht

De herstructurering van het havengebied Maasbracht, waartoe het gebied ter hoogte van de Koeweide behoort, is een project dat voortkomt uit de evaluatie 'Herstructurering natte bedrijventerreinen Maasgouw'. Het doel van het project is met name het scheppen van ruimtelijke omstandigheden (fysieke condities) die het bedrijfsleven in staat stellen goed te kunnen functioneren. Hiertoe zijn fysieke aanpassingen van het gebied noodzakelijk.

Clean Energy Hub

Een ander project betreft de Clean Energy Hub. Dit project bevindt zich nog in de haalbaarheidsfase en behelst het omvormen van het bunkerstation ter hoogte van de Bunkerhaven 16 te Maasbracht naar een duurzame tankstation voor binnenvaartschepen. Dit project heeft een directe link met voorgenomen projectvoornemen. Niet alleen is sprake van eenzelfde eigenaar van beide inrichtingen, de scheepswerf is na revitalisering geschikt om de motoren van de binnenvaartschepen om te bouwen naar duurzame energiesystemen.

Zoals in de conclusie van voorliggend rapport is te lezen is met voorgenomen projectontwikkeling, zijnde een uitbreiding van de huidige scheepswerf, geen sprake van een toename van nadelige gevolgen voor het milieu. Er is derhalve geen sprake van nadelige cumulatie met de projecten als hierboven beschreven.

3.3 Gebruik natuurlijke hulpbronnen

Natuurlijke hulpbronnen zijn alle in de natuur aanwezige stoffen die van economisch nut kunnen zijn en onmisbaar zijn voor de levenskwaliteit van de mens. Het gebruik van natuurlijke hulpbronnen is nihil. De belangrijkste energiedragers die worden gebruikt zijn gas, diesel en elektriciteit. Binnen de inrichting wordt adequaat omgegaan met energie. Per saldo zal sprake zijn van een afname van het gebruik van natuurlijke hulpbronnen door de realisatie van de nieuw te bouwen gebouwen conform de huidige eisen die daaraan gesteld worden (o.a. op het gebied van isolatie). Ook wordt de te plaatsen vaste torenkraan elektrisch aangedreven.

Ten behoeve van de nieuwbouw van de gebouwen (bouwwerken) worden (bouw)materialen gebruikt zoals staal, hout, steen en beton. Dit betreft gebruik van circulaire materialen en deze materialen zijn niet bijzonder schaars en na gebruik weer herbruikbaar.

De nieuwe gewijzigde situatie leidt voor wat betreft het gebruik van natuurlijke hulpbronnen niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

3.4 Productie afvalstoffen

Bouw- en sloopafval tijdens de sloop- en aanlegfase zal door de betreffende aannemers gescheiden worden opgeslagen zodat hergebruik bij erkende verwerkers elders optimaal mogelijk is, zoals verplicht conform de eisen van het Bouwbesluit.

Tijdens de gebruiksfase is sprake van de productie van restafval van bedrijven papier, plastic, verschillende soorten ferro- en non-ferrometalen, gevaarlijke (afval)stoffen in de vorm van (afgewerkte) olieproducten, (smeer)vetten, verf en lakken. Dit wordt gescheiden opgeslagen, zoals verplicht conform artikel 2.12 van het Activiteitenbesluit, zodat hergebruik elders optimaal plaatsvindt.

Daarmee is voor wat betreft de productie van afvalstoffen geen sprake van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

3.5 Verontreiniging door hinder

3.5.1 Geologie en geomorfologie

Het plangebied is gelegen in het havengebied van Maasbracht, aan een rivierarm van de Maas. De rivierarm is in het begin van de jaren '50 door uitbaggeren vergroot en verdiept met als doel het geschikt maken als haven voor binnenvaartschepen. Vanaf die tijd heeft het terrein de functie als scheepswerf gekregen.

Het plangebied ligt in de Roerdalslenk, juist ten noorden van de storing van Stevensweert. De geologische opbouw wordt gevormd door een deklaag van rivierklei van 0 tot 2 meter. Pas dieper in het profiel (vanaf 1,5 tot 4,0 meter-mv) wordt een kleipakket aangetroffen. Deze afwijkende profielopbouw en de geconstateerde bijmenging van bodemvreemde materialen in de bovengrond wijzen erop dat de grond in het verleden is opgehoogd, voornamelijk met sintels en bouwpuin.

Het eerste watervoerend pakket is samengesteld uit grove zanden en grind van de formaties van Kreftenheye, Veghel en Sterksel. De dikte van het pakket is ca. 25 meter. Vanaf 25 meter-mv is er een scheidende laag met Brunssum klei, Schinveld zanden en de Formatie van Kedichem. Volgens het geologisch profiel is de dikte juist en noorden van de storing van Stevensweert niet exact bekend, maar wordt deze op minstens 80 meter geschat.

Onder de scheidende laag ligt het tweede watervoerend pakket van de Kiezelloölietformatie, bestaande uit grove zanden en grinden, afgewisseld door kleilagen. De dikte van het tweede watervoerend pakket bedraagt naar schatting 50-100 meter. Hieronder bevindt zich de slecht doorlatende basis, samengesteld uit fijne slib en kleihoudende zanden van de Formatie van Breda.

Het freatisch grondwater bevindt zich op een diepte van ca. 3,0 meter-mv. Volgens de isohypsenkaart bevindt het gebied zich tussen 2 isohypsen van gelijke waarde. Dat betekent dat de stromingsrichting niet eenduidig te bepalen is. De grondwaterstroming zal onder directe invloed staan van de waterstanden in de Maas.

Vanuit het aspect geologie en geomorfologie zijn er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

3.5.2 Bodemkwaliteit

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 met betrekking tot het planvoornemen sprake van het wijzigen van het bestemmingsplan. Het toekomstig gebruik binnen het plangebied wijzigt echter niet in die zin dat de huidige enkelbestemming 'bedrijventerrein' met een specifieke aanduiding 'scheepswerf' een-op-een wordt overgenomen in het nieuwe 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.

Verkenkend waterbodemonderzoek

Wel zijn er in het verleden diverse bodemonderzoeken uitgevoerd (1998, 2001, 2003 en meer recentelijk uit 2021). Uit deze onderzoeken is het naar voren gekomen:

- De puntbronnen met minerale olie (2 spots en verontreiniging rondom vml. afvalolietank) in het gebied boven de waterlijn (nu droge waterbodembodem) zijn bij een bodemsanering in 2003 reeds verwijderd.
- Uit eerder bodemonderzoek en het evaluatierapport van LBS blijkt dat boven de waterlijn (nu droge waterbodembodem) op locatie sprake is van een niet bedrijfseigen verontreiniging met zware metalen en PAK in een ophooglaag van 0,5 tot 1,0 m-mv.
- Uit land- en waterbodemonderzoek van MAH BV blijkt dat de waterbodembodem (natte deel plas) indicatief bestaat uit klasse NT op basis van PAK met verhoogde PFAS waarden. De resultaten van de droge waterbodembodem bestaan hoofdzakelijk uit klasse A of B, maar plaatselijk ook NT (bovengrond terrein en ondergrond nabij stortlocatie).

- Ter plaatse van de onderzoekslocatie kunnen verhoogde gehalten aan PFAS voorkomen als gevolg van natuurlijke depositie / aanvoer via de Maas. De locatie is gezien het gebruik als scheepswerf (vooral nog) als onverdacht op het voorkomen van GenX te beschouwen.

De resultaten van de onderzoeken hebben geleid tot het opstellen van een onderzoeksvoorstel voor het uitvoeren van een verkennend waterbodemonderzoek conform de NEN5720 binnen het plangebied. Dit is om te bepalen of vrijkomende bodem binnen de kaders van het Besluit Bodemkwaliteit binnen de projectgrenzen en ook (eventueel) daarbuiten toegepast kan worden. Dit onderzoek moet nog worden uitgevoerd.

Realisering van de voorgenomen activiteiten zal niet leiden tot ontstaan van nieuwe verontreinigingen. Eventuele aanwezige verontreinigingen worden gesaneerd, waardoor de bodemkwaliteit per saldo zal verbeteren. Vanuit oogpunt bodemkwaliteit zijn daarmee geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

3.5.3 Grond- en oppervlaktewater

3.5.3.1 Grondwater

De scheepswerf is gelegen in het gebied van het stroomvoerend regime van de Maas, oftewel gelijk naast de Maas. Vanwege de ligging is de grondwaterstand effectief gelijk aan de waterstanden van de Maas. Omdat de peilbuizen uit het Dinoloket niet representatief zijn voor dit gebied zijn de betrekkinglijnen van de Maas gebruikt om de grondwaterstand te bepalen. Om een GHG (gemiddeld hoogste grondwaterstand) te benaderen is de waterstand met een overschrijdingsduur van 45 dagen uitgelezen. Dit ligt op circa NAP +21 meter. Verder ligt het projectgebied naast de gestuwde Maas, waardoor de waterstanden voor een groot deel van het jaar beperkt fluctueren. Datzelfde geldt voor de grondwaterstanden. Alleen met hoogwater kan het uitgesproken fluctueren.

De realisering van het planvoornemen heeft geen belangrijke nadelige gevolgen op de grondwaterstanden.

3.5.3.2 Oppervlaktewater

Hydraulisch

Vanwege de ligging van de scheepswerf in het stroomvoerend winterbed van de Maas is rivierkundig onderzoek uitgevoerd naar de mogelijke gevolgen van de herinrichting/revitalisering van de scheepswerf op de Maas. Hieronder wordt kort ingegaan op de resultaten van het onderzoek (weergegeven in de navolgende tabellen).

Tabel 1: Overzicht van de toetsing van fase 1 en fase 2 van het ontwerp (MAASBR DO1) aan het Rivierkundig Beoordelingskader 5.0 (RWSWVI, 2019).

	§ RBK	Te beoordelen 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)	Beperkte waterstandsval 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 waterstandsverhoging langs primaire koring 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 kadehoogten 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 m³/s: dwarsstroming vaarweg ≤ 0,3 m/s Geconcentreerde dwarsstroming > 50 m³/s: dwarsstroming vaarweg ≤ 0,15 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 scheepswerf (ligt in stromingsluw gebied).
	2.6	Instroom retentiegebieden Maas	Verandering waterstand ter hoogte van inlaat retentiegebieden Maas, waaronder Lateraalkanaal-West en Lob van Gennep.	Gezien het geringe effect van DO1 en de afstand tot LKW-West, zal de instroom van het retentiegebied niet beïnvloed worden.	-
Mo-rtol	3.1	Sedimentatie en erosie van het zomerbed (+ oevers)	Bij erosie:	Geen stroomsnelheidsverschillen in het zomerbed	-

			-geen verlaging zomerbed beneden de minimale bodemligging t.a.v. erosie en infrastructuur (o.a. kabels, leidingen en waterkeringen); Bij sedimentatie: -geen vermindering van vaargeulafmetingen; -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.	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 keringbeheerders; - 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 m/s; - geen bodemerosie 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 1 t/m Fase 4** van het ontwerp (MAASBR_DO2) aan het Rivierkundig Beoordelingskader 5.0 (RWSWWI, 2019).

	§ RBK	Te beoordelen 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)	De ingreep leidt tot een waterstandsddaling van 2 millimeter, met een klein benedenstroomse piekje van 0,7 millimeter.	De ingreep leidt tot een wat uitgesprokenere waterstandsddaling als gevolg van de kadeaanpassingen (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 grondenlijn bij hoogwaterreferentie.	De ingreep zorgt hoofdzakelijk voor waterstandsverlaging. Ter hoogte van het benedenstroomse 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 scheepswerf 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 waterstandsddaling (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 de uit de Hoogwater referentieafvoeren uit de hoogwaterreferentie	De stroomsnelheidsverschillen zijn beperkt tot de scheepswerf. 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	Er vindt een beperkte stroomsnelheidsverlaging	Het effect op de vaargeul is gering omdat de scheepswerf in een stromingsluw gebied ligt.

			Geconcentreerde dwarsstroming > 50 m ³ /s; dwarsstroming vaarweg ≤ 0,15 m/s	[<0,5m/s], plaats bij de uitstroom van de scheepswerf. Dit zal geen invloed hebben op de scheepswerf, ook omdat het debiet op die locatie laag is.	Daardoor stroomt er ook weinig water vanuit de instroom van de scheepswerf aan de zuidzijde naar de uitstroom aan de noordzijde. De invloed op de vaargeul is daarom zeer beperkt.
	2.6	Instroom retentiegebieden Maas	Verandering waterstand ter hoogte van inlaat retentiegebieden Maas, waaronder Lateraalkanaal-West en Lob van Gennep.	Gezien het beperkte effect van DO2 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.a.v. erosie en infrastructuur (o.a. kabels, leidingen en waterkeringen); Bij sedimentatie: -geen vermindering van vaargeulafmetingen; -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 binnenaan 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 keringbeheerders; - 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 m/s; - geen bodemerrosie 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.	-

De eindsituatie alsmede de tussentijdse situatie van het planvoornemen leiden nagenoeg niet tot negatieve hydraulische effecten van de Maas.

Bergend vermogen

Het plangebied ligt eveneens binnen het bergend regime van de Maas. Conform de 'RBK (Rivierkundig Beoordelingskader) 5.0 voor ingrepen in de Grote Rivieren, tabel 5 Rivierkundige beoordelingsaspecten en -criteria in de Maas, paragraaf 1.1 Hoogwaterveiligheid', dient bij een concrete ruimtelijke ingreep getoetst te worden dat de nieuwe ontwikkeling niet leidt tot vermindering van het bergend volume van de Maas.

Het project wordt gefaseerd ontwikkeld tot de uiteindelijke beoogde situatie. De looptijd van het totale project bedraagt naar huidige inzichten circa 10 jaar. Uitgangspunt van de gekozen fasering is dat de verschillende fases tussentijds niet mogen leiden tot een (tijdelijke) vermindering van het bergend vermogen. Anderzijds is het wél zo dat positieve effecten (kuubs bergend vermogen) welke gerealiseerd worden in een bepaalde fase, in een latere fase worden ingezet. Gebleken is dat het project voldoet aan de compensatie eisen.

Voor de totale ontwikkeling van de scheepswerf is een berekening gemaakt voor het bergend vermogen. In deze berekening is gerekend met de feitelijke situatie op dit moment (conform vigerende watervergunning met nummer RWS/DLB 2012/2975, d.d. 30-05-2012) en de beoogde eindsituatie.

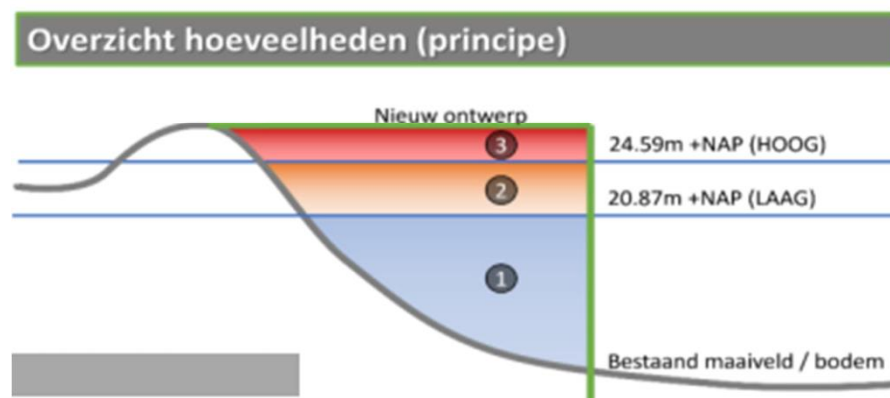
In de berekening is gerekend in 3 lagen (zie onderstaande afbeelding):

- Laag 1 is onder de (gemiddeld) laagste waterspiegel.
- Laag 2 is de laag waarin compensatie voor het bergend vermogen aan de orde is. Alle handelingen in deze laag dienen dus minimaal 1 op 1 gecompenseerd te worden. De ondergrens van deze laag wordt gevormd door het laagste stuwpeil en de bovengrens door de waterstand horende bij een afvoer van 4.118 m³/s bij Sint Pieter (T=3000).
- Laag 3 is boven de hoogste waterspiegel (boven waterstanden horende bij de T=3000). Deze laag begint ter plaatse van het plangebied op een hoogte van 24.59 +NAP. Deze laag doet niet mee in de berekening.

Datum: 24-mei-22

VO ontwerp V3.1

* 8,5m verschoven hellingsbaan



Afbeelding: model opbouw berekening compensatie bergend vermogen.

Onderstaande afbeelding geeft per deelgebied een saldo van het bergend vermogen per laag weer.

Hoeveelheden Scheepswerf

Kade verschoven + insteekhaven + gebouw peilen (24,20 / 23,70)

Gebied	Laag		
	1	2	3
A (compensatie n.v.t.)	0 m ³	0 m ³	0 m ³
B	-3166 m ³	-2485 m ³	0 m ³
C	1700 m ³	4588 m ³	-301 m ³
D	0 m ³	-971 m ³	-88 m ³
E	21 m ³	-264 m ³	0 m ³
F	5685 m ³	548 m ³	0 m ³
G	-1069 m ³	-3860 m ³	0 m ³
H	-2433 m ³	-346 m ³	0 m ³
I	-644 m ³	1451 m ³	0 m ³
Geb +	0 m ³	288 m ³	0 m ³
Subtotaal	94 m ³	-1051 m ³	-389 m ³
Grondbalans (minus gebouw):		-1634 m ³	

Deel + bebouwing (323m2) op 23,7 peil

Subtotaal

Afbeelding: berekening bergend vermogen.

De impact van de nieuwe bebouwing op het bergend vermogen van de Maas is eveneens berekend. In deze berekening is het verschil uitgerekend tussen de huidige (en te slopen) bebouwing en de nieuw te realiseren bebouwing.

Nieuwbouw		Huidige panden	
1: Kantoor en kantine	243 m ²	Hal	627 m ²
4: Constructiehal	2000 m ²	Hal	1270 m ²
3: Bouwhal (25m breed)	2000 m ²	Hal	1653 m ²
9: Bedrijfshal	1000 m ²	Kleine hal (fase 1)	250 m ²
10: Trafo huis	10 m ²	Kantoor (fase 1)	190 m ²
12: Silo's	15 m ²	Klein kantoor	19 m ²
7: Torenkraan	120 m ²	Trafo	20 m ²
		Hal	1036 m ²
TOTAAL:	5388 m²		5065 m²
Verschil:	323 m² +		
Minimale (worst case) NAP-peil voor te realiseren bebouwing	23,7		
benodigde extra m3 compensatie als gevolg van vermindering bergend vermogen van de Maas (tot hoogte van 24,59+NAP)	287,47	+	

Afbeelding: berekening bebouwing.

Uit deze berekening blijkt dat er in de beoogde eindsituatie circa 323 m² meer bebouwing aanwezig is dan in de huidige situatie.

Zoals blijkt uit de afbeelding 'berekening bergend vermogen' is er een positief saldo van het project van circa 1.051 m³ op het bergend vermogen in de Maas (in de relevante laag 2). Dit betekent dat de ontwikkeling in de eindsituatie (na de realisatieperiode van 10 jaar) een positief effect heeft op het bergend vermogen van de Maas.

Onderstaande tabel geeft tenslotte de grondbalans per fase weer, waarbij in de eerste 3 fases meer bergend vermogen wordt gecreëerd en in de laatste fase een deel van het gecreëerde bergend vermogen uit de voorafgaande fases wordt benut vanwege de netto toename van verhard oppervlak (bebouwing) in deze fase.

Fases	Deelgebied	Oppervlakte	Laag 2
Fase 1	Slopen bebouwing 440m ² Realiseren bebouwing 363m ²	-77m ²	-68m ³
Fase 2	Deelgebied E	0 m ²	-264m ³
Fase 3	Deelgebied B, C, D, F, G, H, I	0 m ²	-1.075m ³
Fase 4	Bebouwing slopen 4.625m ² Realiseren bebouwing 5025m ²	+400 m ²	+ 356m ³
Totaal m2 bebouwing		+ 323 m²	
Totale invloed van fases op bergend vermogen in m ³			-1051 m³

De eindsituatie laat zien dat de ontwikkeling een positieve bijdrage levert aan het bergend vermogen van de Maas.

Afvalwater

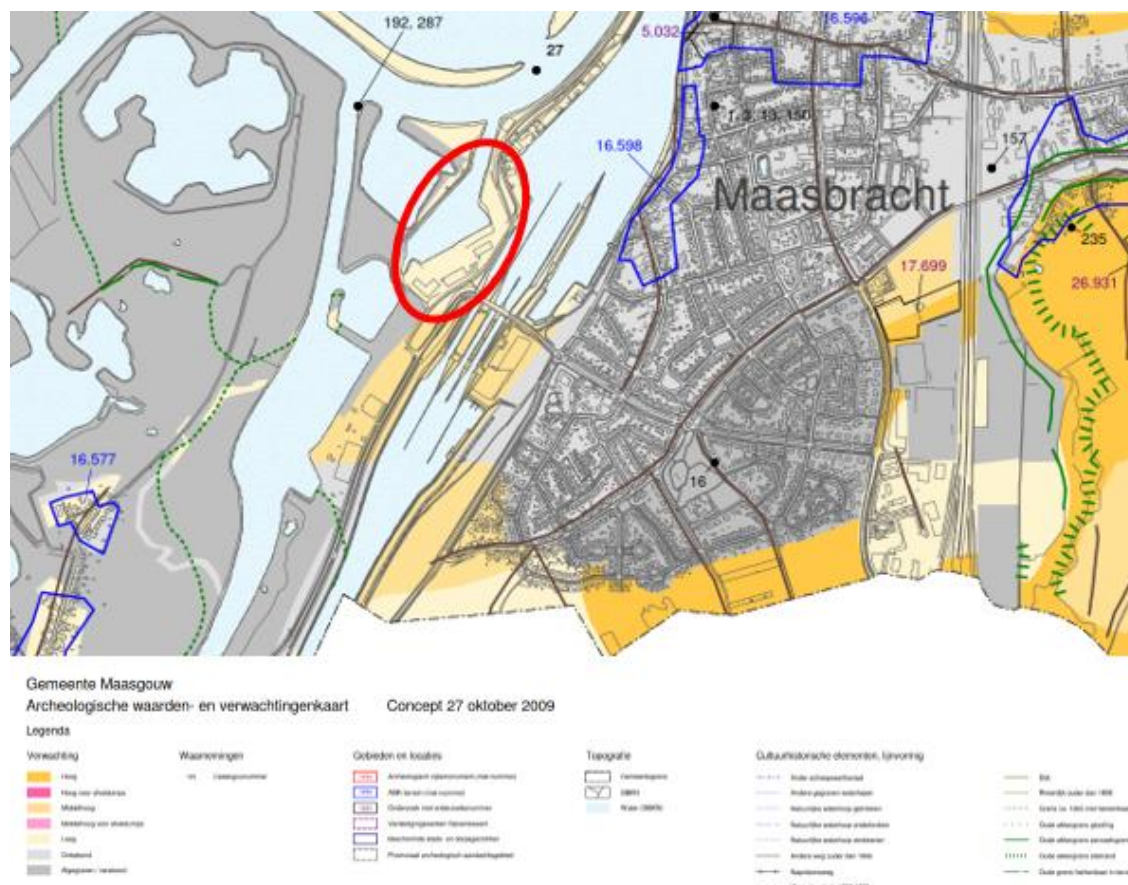
Door de aanpassingen in de beoogde ontwikkeling is niet voorzien dat het afvalwatersysteem veranderd.

Kortom de realisering van het planvoornemen levert geen belangrijke nadelige gevolgen ten aanzien van het aspect grondwater en oppervlaktewater.

3.5.4 Archeologie en cultuurhistorie

3.5.4.1 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 archeologische waarden- en verwachtingskaart gemeente Maasgouw, met het plangebied in rood omlijnd.

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

Op basis van het voorgaande heeft voorgenomen herontwikkeling/revitalisering van de scheepswerf geen nadelige gevolgen ten aanzien van het aspect archeologie. 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. Daarmee is het behoud van eventuele archeologische resten gezekerd.

3.5.4.2 Cultuurhistorie

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

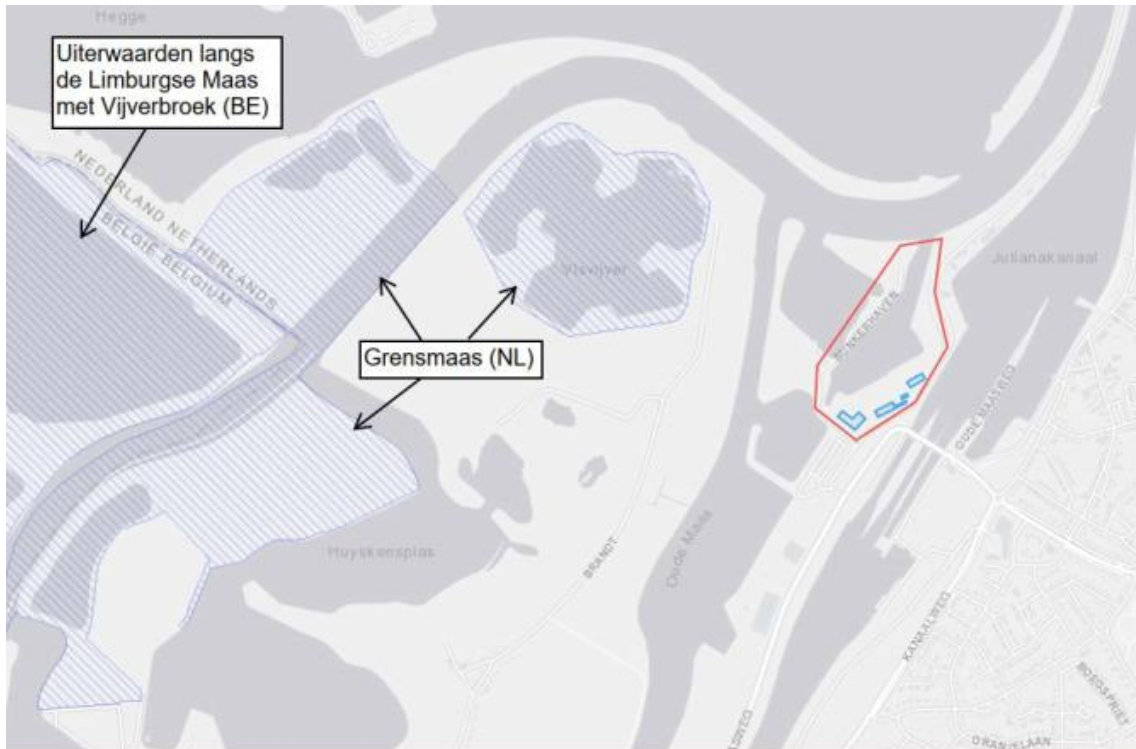
Gelezen het voorgaande heeft voorgenomen herontwikkeling/revitalisering van de scheepswerf geen nadelige gevolgen ten aanzien van het aspect cultuurhistorie.

3.5.5 Natuur

3.5.5.1 Beschermde gebieden

Natura 2000-gebieden

Het plangebied is niet binnen of aangrenzend aan een Natura 2000-gebied gelegen.



Afbeelding: ligging van het onderzoeksgebied (rode belijning) ten opzichte van de meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden (bron: Natura 2000 Network Viewer).

Het meest nabijgelegen Natura 2000-gebied, De Grensmaas, bevindt zich op 0,5 kilometer afstand. Over de grens in België ligt het Natura 2000-gebied 'Maasvallei' op circa 1,5 kilometer afstand. De directe effecten en de meeste indirecte effecten van het plan op Natura 2000-gebieden zijn op voorhand uit te sluiten. Effecten als gevolg van stikstofdepositie op deze gebieden vanuit het plangebied, zijn echter niet op voorhand uit te sluiten.

Met behulp van de Aerius-calculator dient derhalve berekend te worden wat de maximale stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden kan zijn als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. **Op basis hiervan dient in een voortoets beoordeeld te worden of negatieve effecten op Natura 2000-gebieden zijn uit te sluiten.**

In de voortoets (juli 2022) is onderzocht of voor de revitalisering van de scheepswerf in het kader van de Wet natuurbescherming al dan niet een vergunning aangevraagd dient te worden. Dit kan het geval zijn wanneer niet op voorhand uitgesloten kan worden dat het plan leidt tot significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van een of meerdere Natura 2000-gebieden.

In de voortoets zijn de volgende vragen onderzocht en beantwoord:

- Welke Natura 2000-gebieden liggen binnen de actieradius van het voorgenomen wijzigings- en uitbreidingsplan van de betreffende scheepswerf?
- 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?

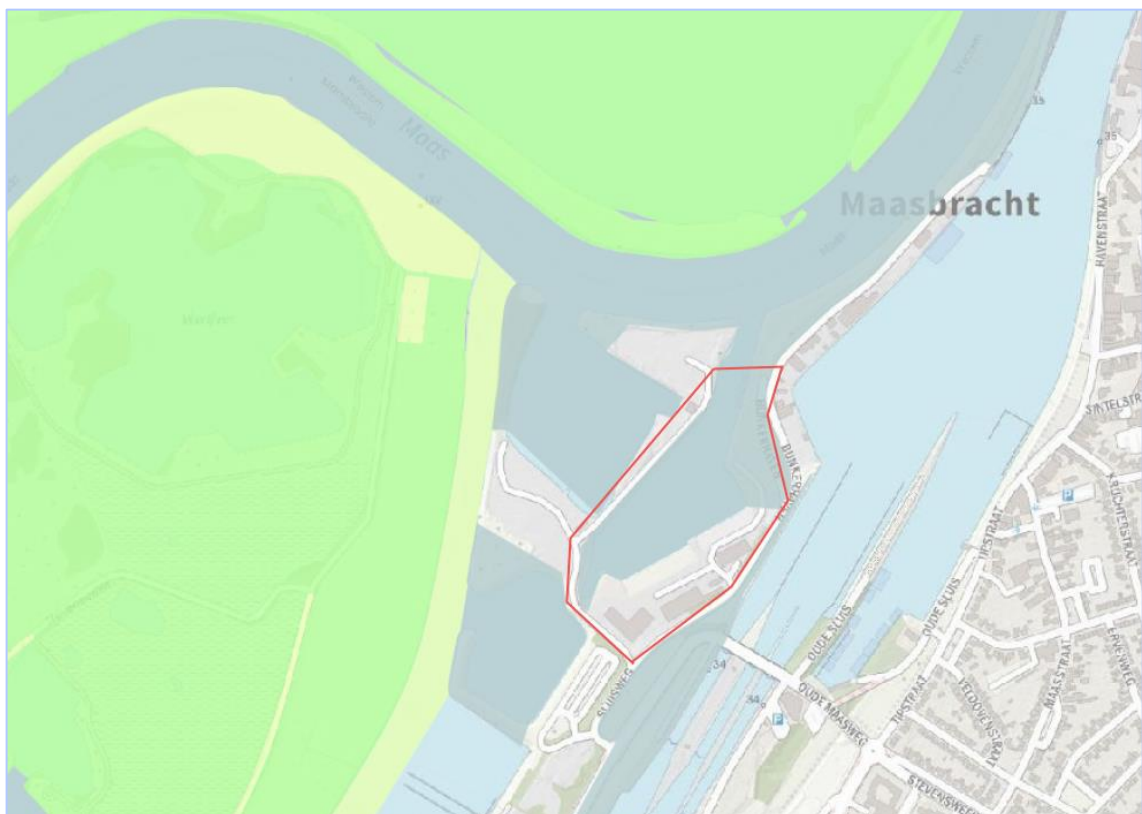
- Zijn de voorgenen wijzigings- en uitbreidingsplannen die met de uitvoering van het plan plaatsvinden vergunningplichtig in het kader van de Wet natuurbescherming?

Op basis van de voortoets kan worden uitgesloten dat de voorgenen planontwikkeling leidt tot negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden. Uit een stikstofdepositieberekening (zie hiervoor paragraaf 3.5.8. van voorliggende notitie) komt naar voren dat de stikstofdepositie niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt. Derhalve is tevens geen sprake van vergunningplicht in het kader van de Wet natuurbescherming.

Provinciale gebiedsbescherming

Het plangebied bevindt zich niet binnen of aangrenzend aan de Goudgroene natuurzone. Er is derhalve geen sprake van oppervlakteaantasting. In dit geval dient conform het beleid van de provincie Limburg niet verder beschouwd te worden in hoeverre er sprake is van indirecte effecten op deze gebieden. Zekerheidshalve kan vermeld worden dat er aan de hand van de sloop van de bestaande bebouwing, waarbij géén bomen gekapt worden en de locatie van nieuwe bebouwing slechts enkele meters verschuift ten opzichte van de bestaande bebouwing, er ook **geen indirecte effecten op de Goudgroene natuurzone te verwachten zijn. Negatieve effecten op de aangrenzende Zilvergroene natuurzone zijn om dezelfde reden als hierboven beschreven uit te sluiten.**

Effecten op de Bronsgroene landschapszone worden tot slot bij de beoogde ontwikkelingen evenmin verwacht, doordat het gebruik van het gebied niet veranderd ten gevolge van de realisatie van de nieuwe bebouwing. Echter voor de uitbreiding van de werkstrook voor de gehele plas kunnen effecten niet worden uitgesloten. Hierover dient afstemming met de provincie Limburg plaats te vinden. Indien noodzakelijk dient hiervoor een separate procedure bij de provincie doorlopen te worden.



Afbeelding: Ligging van het plangebied (rode belijning) ten opzichte van de in de omgeving gelegen Goudgroene natuurzone (groen gearceerde delen). (Bron: Provincie Limburg).

Houtopstanden

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. Derhalve ook niet kapvergunningplichtig op basis van de Algemene plaatselijke verordening.

3.5.5.2 Beschermde soorten

Op basis van een verkennend flora- en faunaonderzoek (juni 2022) is gebleken dat bij de bij de voorgenomen ontwikkeling mogelijk negatieve effecten te verwachten zijn op vleermuizen. De 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 vleermuisonderzoek uitsluitel te geven over de al dan niet aanwezigheid van verblijfplaatsen van vleermuizen. Dit onderzoek is in uitvoering. Afhankelijk van de resultaten uit het onderzoek dienen de daarvoor horende procedures te worden doorlopen (onthefing soortenbescherming Wnb), waarbij wordt gekeken naar de wijze waarop negatieve effecten op vleermuizen zo beperkt mogelijk gehouden kan worden.

Op grond van het bovenstaande kan samenvattend worden geconcludeerd dat vanuit het thema 'natuur' realisering van het planvoornemen niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu leidt. Specifiek voor vleermuizen is, ten behoeve van de sloop van gebouwen, nader onderzoek noodzakelijk, hetgeen op basis van bevindingen mogelijk leidt tot mitigerende en compenserende maatregelen.

3.5.6 Verkeer en parkeren

3.5.6.1 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.

3.5.6.2 Verkeer

De verkeersgeneratie in zowel de huidige als beoogde situatie passen gelezen het voorgaande binnen de bandbreedtes van de verkeersgeneratie, zoals weergegeven in tabel 6.3.9. van de ASV (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

Afbeelding: tabel 6.3.9. van de ASVV (2021).

Realisering van het planvoornemen leidt in de gebruiksfase tot een lichte afname van het verkeer in vergelijking met de huidige situatie. In de aanlegfase kan als gevolg van bouwverkeer mogelijk sprake zijn van een toename van de verkeersgeneratie. Gezien de omvang van de scheepswerf (bouwverkeer kan gebruik maken van het terrein voor parkeren en opslag) alsmede de locatie van de scheepswerf (een relatief klein achterland met relatief weinig gebruikers) is de verwachting dat dit niet tot hinder of overlast zal leiden.

3.5.6.3 Parkeren

De scheepswerf is 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 betreft het 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	4966 m ²	0,8 parkeerplaats	40 parkeerplaatsen
Beoogde situatie*	6055 m ²	0,8 parkeerplaats	48 parkeerplaatsen

* op basis van de beoogde inrichtingsschets

Afbeelding: 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.

Vanuit het aspect verkeer en parkeren zijn daarmee geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

3.5.7 Kabels en Leidingen

In de ondergrond van het plangebied liggen diverse kabels en leidingen. Dit betreft voornamelijk huisaansluitingen (KPN, Liander, Stedin Netbeheer, WML Waterleiding Maatschappij Limburg, gemeentelijk riool) die deels verlegd verwijderd of beschermd moeten worden in het kader van de herontwikkeling/revitalisering van de scheepswerf. De ligging hiervan is thans voldoende bekend. Er zijn geen leidingen aanwezig met een planologische bescherming die consequenties hebben voor het veiligheidsniveau of het ontwerp.

Realisering van de voorgenomen activiteiten zal geen gevolgen hebben voor beschermde kabels en leidingen. Vanuit het dit aspect zijn er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

3.5.8 Geluid

3.5.8.1 Wegverkeer

Het planvoornemen voorziet niet in de realisatie van geluidsgevoelige functies/objecten. Het uitvoeren van een akoestisch onderzoek naar verkeerslawaaï is vanuit dit kader niet noodzakelijk.

Vanuit het oogpunt van verkeersgeneratie is de verwachting dat geen sprake is van een significante toename die indirect hinder kan hebben op omliggende geluidsgevoelige functies mede gelet op de grote afstand tot omliggende geluidsgevoelige functies en het feit dat de omvang van het plangebied en het bouwvlak met bijbehorende bebouwingspercentage niet significant wijzigen.

3.5.8.2 Industrie

Voor het planvoornemen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (november 2022). In dit onderzoek is de geluidimmissie (langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus) inzichtelijk gemaakt. Middels ter plaatse uitgevoerde geluidmetingen en een akoestisch rekenmodel is de geluidimmissie in de omgeving bepaald.

Uit dit onderzoek 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, aan drie zijden afgeschermd constructie met een minimale hoogte van 4 meter.

De zonebeheerder heeft de aangevraagde langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus akoestisch getoetst en concludeert dat binnen de bestaande geluidzone wordt gebleven. 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.

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het planvoornemen vanuit oogpunt van geluid niet tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu leidt.

3.5.9 Luchtkwaliteit en stikstofdepositie

3.5.9.1 Luchtkwaliteit

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek (oktober 2022) is gebleken dat de revitalisering van de scheepswerf een mogelijke verslechtering van de luchtkwaliteit veroorzaakt. De immissieconcentraties ten gevolge van de inrichting worden daarom 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 2022 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 kan het toetsen van de grenswaarden achterwege 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.

Kortom de consequenties op het gebied van luchtkwaliteit vormen geen belemmering voor de realisatie (zijnde de herontwikkeling/revitalisering) van de scheepswerf.

3.5.9.2 Stikstofdepositie

Met behulp van het rekenprogramma Aeries Calculator is de stikstofdepositiebijdrage vanwege de vergunde en beoogde situatie, met inbegrip van de aanlegfase, berekend ter plaatse van nabijgelegen gevoelige habitattypen in de voor het plan relevante Natura 2000-gebieden (zie hiervoor paragraaf 3.5.5 van voorliggende notitie). Deze berekening is opgenomen in een stikstofdepositierapport (december 2022).

Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfase en de aanlegfase blijkt dat de stikstofdepositie niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt. Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor het project.

Vanuit het aspect luchtkwaliteit en stikstofdepositie zijn derhalve geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

3.5.10 Bedrijven en milieuzonering

De scheepswerf wordt naast de revitaliserings-/moderniseringswerkzaamheden van bestaande gebouwen en bouwwerken ten behoeve van de scheepswerf gerelateerde activiteiten ook uitgebreid met de activiteit '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.

Uit het Bedrijven en milieuzonering onderzoek (oktober 2022) is onderbouwd onder welke milieucategorie scheepsrecycling valt. Uit dit onderzoek komt naar voren dat ter plaatse van het plangebied conform het bestemmingsplan en 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.

Voor de onderbouwing van de milieucategorie is de systematiek van paragraaf B5.3 van de 'Handreiking bedrijven en milieu zonering editie 2009' 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 de Handreiking 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 categorie 4.2. Hiervoor is met een akoestisch onderzoek (zie ook paragraaf 3.5.8) 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.'*

Aan de hand van de gebiedskenmerken van de omgeving van het plangebied is bepaald dat in deze sprake is van een gemengd gebied, zoals bedoeld in de Handreiking. Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat de geluidbelasting op 300 meter voor alle activiteiten gerelateerd aan de scheepswerf, inclusief scheepsrecycling (met dien verstande dat afschermdende maatregelen noodzakelijk zijn door middel van het plaatsen van een afgeschermd constructie met een minimale hoogte van 4 meter), onder de toetsingsnorm van 50 dB(A) etmaalwaarde bij omgevingstype "gemengd gebied" blijft. Derhalve kan worden geconcludeerd dat scheepsrecycling met een scheepswerf past binnen de huidige toegestane milieucategorie en geen ander nadelig effect heeft dan planologisch reeds mogelijk was.

Gelet op de aard van de voorgenomen activiteiten, zijn er vanuit het aspect bedrijven en milieuzonering geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

3.5.11 Externe veiligheid

Op basis van een quickscan (oktober 2022) zijn de resultaten weergegeven ten aanzien van de externe veiligheidsfactoren voor de beoogde activiteiten in het kader van voorgenomen planontwikkeling. Aan de orde komen:

- Toetsing Transport gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor;
- Toetsing Transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen;
- Toetsing Categoriele inrichtingen.

Toetsing Transport gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor

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

Het basisnet wegverkeer en spoor liggen op dermate grote afstand van de planlocatie dat hiervoor geen verantwoording noodzakelijk is. Het basisnet water, de Maascorridor, loopt via het Julianakanaal en grenst vrijwel direct aan de projectlocatie, die hiermee wel binnen de 200 m zone van deze transportas valt. Over deze transportmodaliteit worden verschillende soorten gevaarlijke stoffen vervoerd, waaronder brandbare vloeistoffen (Lf) en gassen (Lg), als ook toxische vloeistoffen (Lt).

De vrijwaringszone van het basisnet Maascorridor 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.

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 ASV 2021). Zie hiervoor paragraaf 3.5.6.2 van voorliggend rapport.

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 projectgebied¹.

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).

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

Toetsing Categoriale inrichtingen

Alle in beeld gebracht risicovolle inrichtingen bevinden zich op respectabele afstand van de projectlocatie en behoeven verder niet mee beoordeeld te worden, daar de risicocontouren niet in de buurt van de projectlocatie komen.

De eindconclusie is dat ten aanzien van de externe veiligheid verder geen onderzoek noodzakelijk is, omdat de wijzigingen geen activiteiten bevatten die vallen onder Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dan wel onder het Besluit risico's zware ongevallen en omdat de bebouwingsmogelijkheden en het gebruik niet wijzigen ten opzichte van de huidige planologische situatie.

Vanuit het aspect externe veiligheid zijn geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.

3.6 Risico op ongevallen

3.6.1.1 Kabels en leidingen

De aanwezigheid van kabels en leidingen is bekend en hier zal bij de uitvoering van de werkzaamheden rekening mee gehouden worden.

3.6.1.2 Ontploffbare oorlogsresten

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

- Verschoten geschutmunitie, diverse kalibers van 2 cm t/m 15 cm. Enige situationele bepaling van de maximale diepteligging 2,50mMV (maaiveld Tweede Wereldoorlog) bedraagt;

¹ Berekend via RBMHI op basis van transportinfo uit de EV-Signaleringskaart en de BAG populatieservice.

- 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 (Maaiveld Tweede Wereldoorlog).

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.

Rekening houdend met de mogelijk aanvullende maatregelen vanwege de mogelijke aanwezigheid van OO, zoals hierboven beschreven, ***is er vanuit het aspect risico op ongevallen geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten.***

4 PLAATS VAN HET PROJECT

4.1 Bestaande grondgebruik

Het plangebied is thans in gebruik als scheepswerf.

4.2 Rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen natuurlijke hulpbronnen van het gebied

Niet van toepassing. Er zijn geen specifieke natuurlijke hulpbronnen in het plangebied aanwezig. Realisering van de voorgenomen activiteiten zal derhalve geen invloed hebben op de rijkdom aan en kwaliteit en regeneratievermogen van natuurlijke hulpbronnen van het gebied.

4.3 Opname vermogen milieu

In bijlage III van de eerder genoemde Europese richtlijn is aangegeven dat aandacht moet worden besteed aan het opnamevermogen voor het natuurlijk milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:

a) Wetlands

In de omgeving van het plangebied komen geen wetlands voor. De voorgenomen activiteit zal hierop geen invloed hebben.

b) Kustgebieden

De afstand van het plangebied tot de kustgebieden is dermate groot dat beïnvloeding hiervan op voorhand kan worden uitgesloten.

c) Berg- en bosgebieden.

In de omgeving van het plangebied zijn geen berg- en bosgebieden gelegen. Negatieve invloed op deze gebieden is dan ook niet aan de orde als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten.

d) Reservaten en natuurparken.

Er zijn geen reservaten of natuurparken gelegen in de omgeving van het plangebied.

e) Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden.

Het plangebied is niet gelegen binnen een Vogel- en/of Habitatrichtlijn. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied is de 'Grensmaas' en de 'Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek' op respectievelijk 0,5 km en 1,5 km van het plangebied. De instandhoudingsdoelen van deze Habitatrichtlijngebieden worden niet beïnvloed als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten (zie hiervoor ook paragraaf 3.5.5).

f) *Gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden.*

In de omgeving van het plangebied zijn geen gebieden bekend waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit worden overschreden. Het plangebied is zoals hierboven gesteld niet gelegen binnen een Vogel- of Habitatrichtlijngebied. Ook vanuit de Kaderrichtlijn Water ligt er op dit moment geen opgave voor dit plangebied.

g) *Gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid.*

Het plangebied is gelegen in of in de nabijheid van een gebied met een hoge bevolkingsdichtheid. Het is gelegen in Maasbracht. Maasbracht telde op 1 januari 2021 in totaal 270 inwoners per km².

h) *Landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.*

Zoals in het voorgaande reeds is aangegeven, is het plangebied niet gelegen in een landschap van historisch, cultureel of landschappelijk belang.

5 KENMERKEN VAN HET POTENTIELE EFFECT

5.1 Orde van grootte en ruimtelijk bereik van de effecten (geografisch gebied en omvang van de bevolking die getroffen kan worden)

Zoals in de vorige hoofdstukken is aangegeven, is de omvang en het ruimtelijk bereik van de effecten als gevolg van de realisering van de voorgenomen activiteiten zeer beperkt.

5.2 Aard van het effect

Niet van toepassing. Zie paragraaf 3.5.

5.3 Grensoverschrijdend karakter van het effect

Op circa 1,4 kilometer van het plangebied ligt het Belgische Natura 2000-gebied 'Maasvallei'. In paragraaf 3.5.5 van voorliggende notitie is aangegeven dat negatieve effecten op omliggende Natura 2000-gebieden is uitgesloten. Dat blijkt ook uit de stikstofdepositieberekening (zie ook paragraaf 3.5.9.2 van voorliggende notitie).

Bij de onderzoeken is met name gekeken naar de directe effecten van het planvoornemen op de meest nabijgelegen Natura 2000-gebied 'Grensmaas'. Dit gebied ligt op zo'n 0,5 kilometer van het plangebied. Aangezien is aangegeven dat negatieve effecten op dit Natura 2000-gebied is uitgesloten is het aannemelijk om te veronderstellen dat dit ook geldt voor de verder gelegen Natura 2000-gebied 'Maasvallei'.

5.4 Intensiteit en complexiteit van het effect

Niet van toepassing. Zie paragraaf 3.5.

5.5 Waarschijnlijkheid van het effect

Niet van toepassing. Zie paragraaf 3.5.

5.6 Verwachte aanvang, duur, frequentie en omkeerbaarheid van het effect

Niet van toepassing. Zie paragraaf 3.5.

5.7 Cumulatie van effecten met de effecten van andere projecten

Niet van toepassing. Zie paragraaf 3.2.

5.8 Mogelijkheid om de effecten doeltreffend te verminderen

Bij de revitalisering van de scheepswerf wordt gebruik gemaakt van de nieuwste best beschikbare technieken met betrekking tot het ontwerp van de scheepswerf, de wijze waarop de bouwwerken en gebouwen worden gebouwd en onderhouden en de wijze van bedrijfsvoering ten aanzien van de scheepswerf. Een en ander conform huidig vigerende milieuwetgeving. Het is derhalve niet noodzakelijk om dit in het kader van een milieueffectrapport nader te onderzoeken.

6 CONCLUSIE

Gelet op het voorgaande is de initiatiefnemer van oordeel dat de aard van de effecten die gekoppeld zijn aan de herontwikkeling/revitalisering van de huidige scheepswerf te 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.

Op grond hiervan verzoekt de initiatiefnemer aan het bevoegd gezag te besluiten dat een verdere m.e.r.-procedure niet aan de orde is.