

NOTITIE

Aan : Gemeente Maasgouw
Van : M-tech Nederland BV – M. Bok
Onderwerp : Quickscan EV Scheepswerf Maasbracht -v3
Datum : 22 januari 2024

De bestaande scheepswerf met helling in Maasbracht, gelegen aan de Bunkerhaven 3-5 te Maasbracht zal gerevitaliseerd worden en hiervoor is een wijziging van het bestemmingsplan nodig. In deze notitie zijn de resultaten van een quick-scan weergegeven ten aanzien van de externe veiligheidsfactoren voor de beoogde wijzigingen van het bestemmingsplan. Aan de orde komen:

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

1. Projectlocatie.

Scheepswerf & Machinefabriek Maasbracht is gelegen aan de Bunkerhaven 3-5 te Maasbracht en is gelegen aan de vaarroutes van de Maas en het Julianakanaal. De projectlocatie ligt kort tegen het centrum van Maasbracht en heeft een goede ontsluiting naar de snelwegen A2 en A73. Een gedeelte van de Maas in Westelijke richting is de grens met het nabijgelegen België.



Figuur 1: Overzicht projectlocatie – Rood omkaderd (bron: EV-Signaleringskaart.nl)

NOTITIE

2. Beoogde wijzigingen bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan heeft tot doel het plangebied te voorzien van een actueel juridisch-planologisch kader, waarbinnen de beoogde ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt. Het gaat hierbij over de volgende veranderingen binnen het vigerende bestemmingsplan:

- 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 de fysieke aanpassing is ook een juridisch-planologische wijziging om het terrein ook als zodanig functioneel geschikt te maken.



figuur 2 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 beweging- en manoeuvreerruimte te creëren voor de te onderhouden schepen en anderzijds, in combinatie met een fysieke aanpassing van direct aansluitende inham (zie hiervoor beschrijving bij het kopje 'Wijzigen van enkelbestemming 'Water – Riviergebonden' naar 'Bedrijventerrein'), 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'.

- 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.

NOTITIE



figuur 3 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 hierboven weergegeven uitsneden rood omlijnd 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.

- Wijzigen van enkelbestemming 'Bedrijventerrein' naar 'Verkeer';
De gemeente Maasgouw is voornemens om het wegprofiel van de Bunkerhaven aan te passen. De huidige weg heeft een breedte van ca. 5,80 meter. De nieuwe weg wordt aangelegd met een wegbreedte van ca. 7 meter. Aan weerszijden van de weg is een obstakelvrije berm van 2,50 meter voorzien. Een deel van de uitbreiding van de weg is geprojecteerd op gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein'.



Figuur 4 Uitsnede van het plangebied met het vigerend bestemmingsplan (l) en uitsnede van het plangebied met de gewenste bestemmingsplanwijzigingen (r). Binnen het rood omlijnd gedeelte wordt het wegprofiel van de Bunkerhaven aan de noordzijde verbreedt op gronden met de bestemming 'Bedrijventerrein'.

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

- Wijzigen van enkelbestemming 'Natuur' naar 'Bedrijventerrein';

NOTITIE

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 wenselijk deze groenstrook bij de scheepswerf in te lijven om de begrenzing van het plangebied te optimaliseren en meer ruimte te creëren ten behoeve van het uitvoeren van de bedrijfsactiviteiten.



figuur 5 uitsnede van het plangebied met het vigerend bestemmingsplan (l) en uitsnede van het plangebied met de gewenste bestemmingsplanwijzigingen (r). Binnen het rood omlijnd gedeelte is de betreffende groenstrook weergegeven.

De voorgenoemde aanpassing leidt tot een wijziging van de enkelbestemming van 'Natuur' naar 'Bedrijventerrein'.

- 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 functionele bouwvlak na te streven.



Figuur 6 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' tevens de aanpassing van het bouwvlak plaats.

NOTITIE

- Functieaanduiding 'specifieke vorm van water – werkstrook' vergroten over de hele 'plas' (dit zorgt voor de mogelijkheid van het plaatsen van een droogdok);
Conform het huidige vigerend bestemmingsplan heeft een strook water langs de kade de functiebestemming '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 functiebestemming 'specifieke vorm van water – werkstrook' om meer schepen tegelijkertijd in onderhoud te hebben.



Figuur 7 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 donkerblauwe gedeelten geven de gewenste uitbreidingen van de werkstrook weer.

- Functieaanduiding 'Bedrijf tot en met categorie 4.2' uitbreiden met de mogelijkheid tot scheepsrecycling;
Conform het vigerende bestemmingsplan geldt ter plaatse van de scheepswerf de functieaanduiding 'bedrijf tot en met categorie 4.2'. Met het planvoornemen is de initiatiefnemer voornemens om de scheepswerf geschikt te maken om ook activiteiten ten aanzien van scheepsrecycling te laten plaatsvinden. 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.

Om deze werkzaamheden planologisch-juridisch mogelijk te maken is het noodzakelijk de functieaanduiding uit te breiden met de mogelijkheid tot scheepsrecycling.

- Huidige bebouwingshoogte verhogen naar 20 meter.

NOTITIE

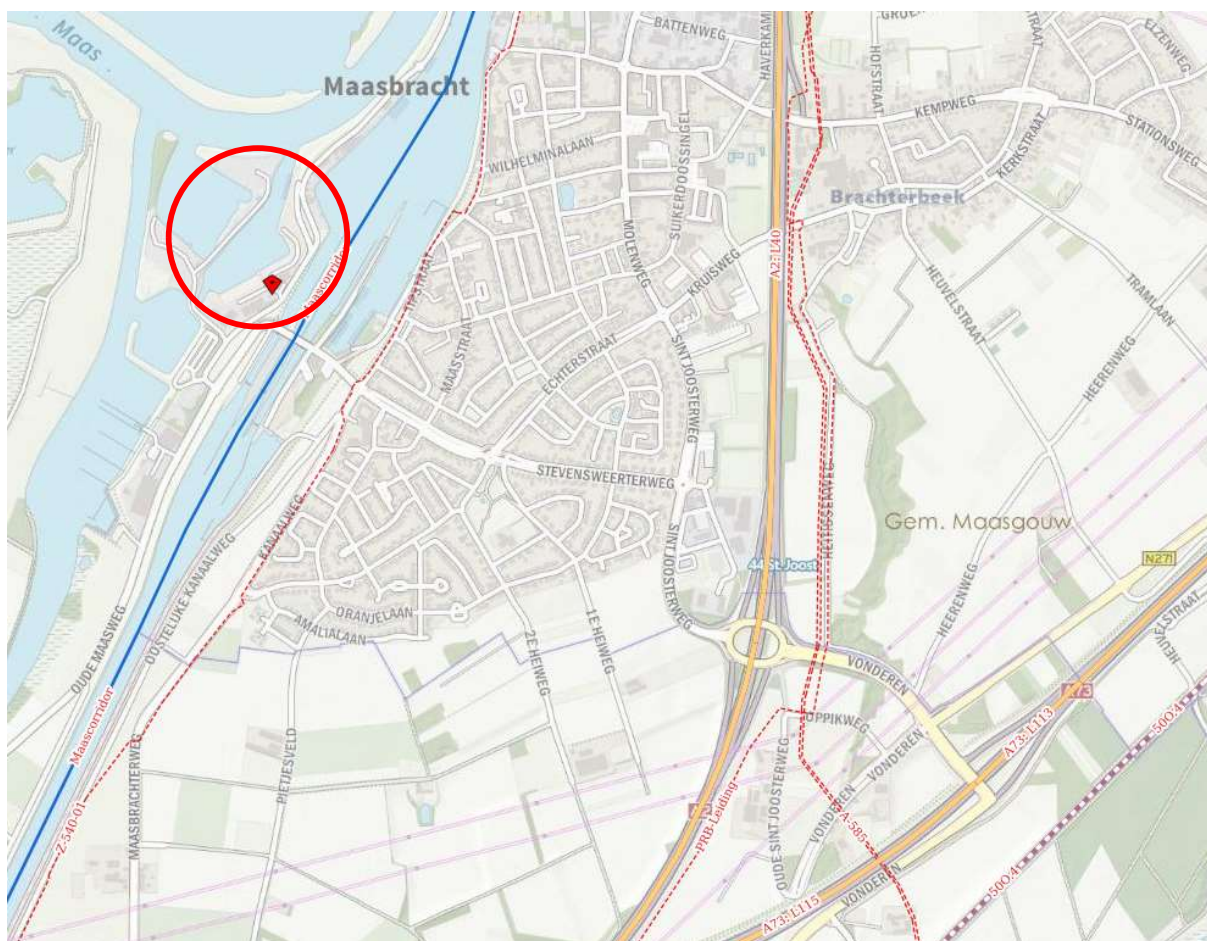
Het huidig vigerende bestemmingsplan staat uitsluitend gebouwen binnen het bouwvlak toe waarvan de bouwhoogte niet meer mag bedragen dan 12 meter. Om alle gewenste bedrijfsactiviteiten te kunnen laten plaatsvinden in combinatie met het kunnen huisvesten van grotere binnenvaartschepen (tot maximaal 135 meter) op het droge is de hoogte van de nieuwe loodsen maximaal 20 meter ten opzichte van het maaiveld.

Om de nieuwe loodsen te kunnen realiseren moet de bouwhoogte worden aangepast naar maximaal 20 meter.

Al deze wijzigingen blijven binnen de huidige locatie met een verschuiving van ongeveer 10 meter voor de wijziging van de groenstrook "natuur" naar "bedrijventerrein" en hebben geen toename van het gebruik anders dan momenteel planologisch mogelijk is. Dit heeft echter weinig invloed op de gehele projectlocatie en de veiligheidsanalyse dat in de notitie van de projectlocatie wordt uitgaand.

3. Toetsing transport gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor.

In onderstaande figuur 8 is de projectlocatie weergegeven met daarin de transportroutes en buisleidingen.



Figuur 8: Projectlocatie (rood omkaderd) met transportroutes en buisleidingen (bron: EV-Signaleringskaart.nl)

NOTITIE

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.

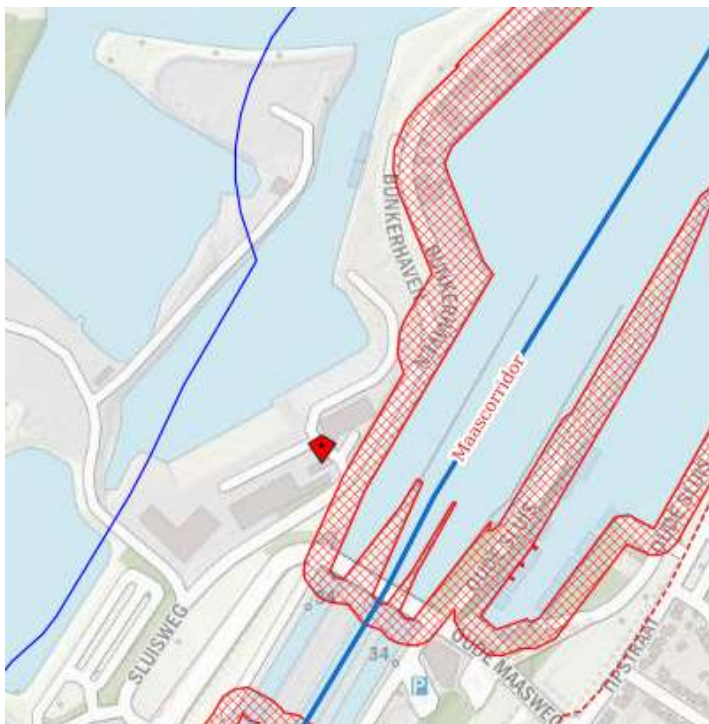
Uit figuur 8 is op te maken het basisnet wegverkeer (A2:L140 en A73:L115 en L113) op grote afstand van de locatie zijn gelegen, respectievelijk 1,2 en 2,1 km. De locatie ligt ruim buiten de 200 m zones van deze verkeersassen.

Laatste metingen provinciale en gemeentelijke wegen dateert van 2010¹, 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 m 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 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).

Het basisnet Maascorridor met daarin aangegeven de vrijwaringszone (rode gearceerde gebied) en het effectgebied (blauwe contourlijn) zijn weergegeven in figuur 9-a hieronder.

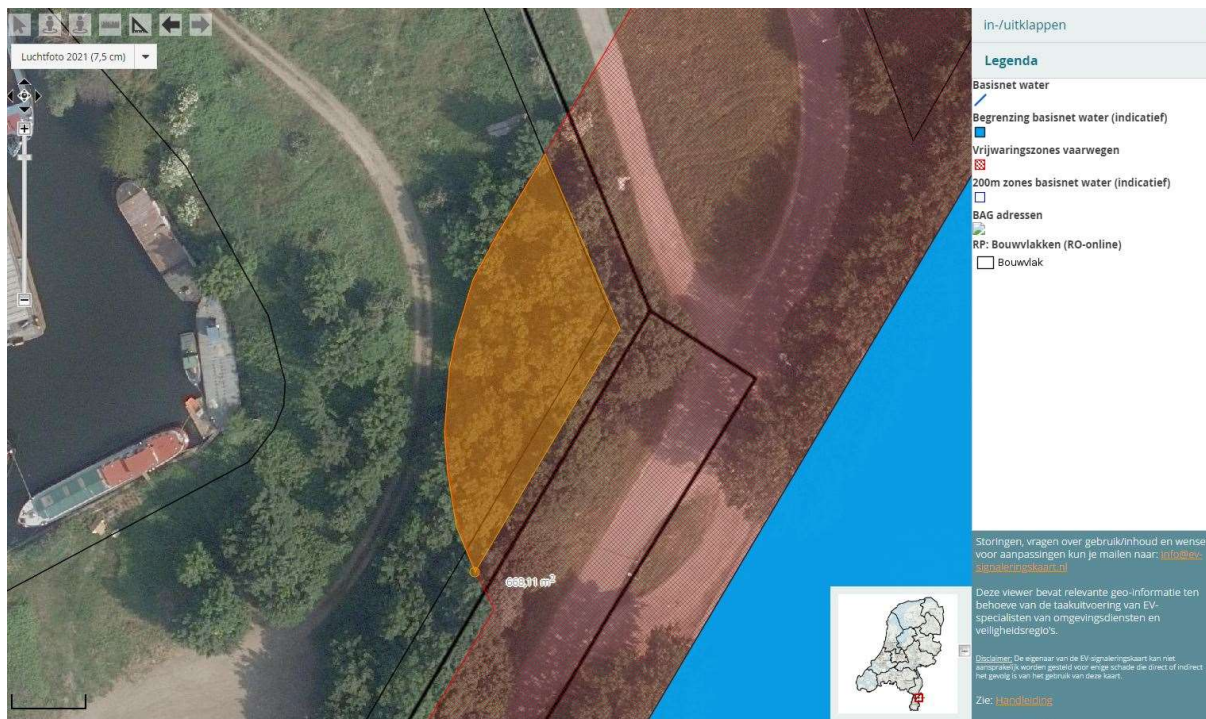


Figuur 9-a: Detail Maascorridor met vrijwaringszone waterweg ter plaatse van de projectlocatie (bron: EV-Signaleringskaart.nl)

¹ Externe Veiligheid Provinciale Wegen Limburg_Rapport_DEF 21SEPT2010

NOTITIE

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 figuur 9-b hieronder. In deze figuur zijn nog de vigerende bouwvlakken en inrichtingsgrenzen opgenomen, maar is de overlap bepaald op de beoogde verschuiving van bouwvlaklijn in zuidoostelijke richting.



Figuur 9-b: Detail overlap vrijwaringszone op bedrijfsterrein (bron: EV-Signaleringskaart)

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	3,8 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

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:

$$(128 / 2) [\text{auto/ha}] / 10.000 [\text{m}^2/\text{ha}] \times 670 [\text{m}^2] \times 1,2 [\text{pers/auto}] = 5,1 \text{ personen}$$

NOTITIE

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 projectgebied².

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. Daar slechts een punt van de werkloods in de vrijwaringszone is gelegen kan men het gebouw via de toegang in dereguliere vluchtweg buiten de vrijwaringszone verlaten en over het bedrijfsterrein naar een veilige locatie vluchten daar de vrijwaringscontour slechts over een gedeelte van de beoogde werkloods valt.

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 totaan 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).

Conclusie: 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.

4. Toetsing transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen.

In figuur 8 (zie boven) zijn naast de transportmodaliteiten weg, water en spoor ook de buisleidingen weergegeven.

Op ca. 300 m in oostelijke richting ligt een aardgasleiding (Z.540.01, 40 bar, 11 inch). Deze aardgasleiding heeft geen 10^{-6} contour, maar wel een belemmeringenstrook 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 derhalven in de beoordeling niet meegenomen te worden.

² Berekend via RBM-II op basis van transportinfo uit de EV-Signaleringskaart en de BAG populatieservice.

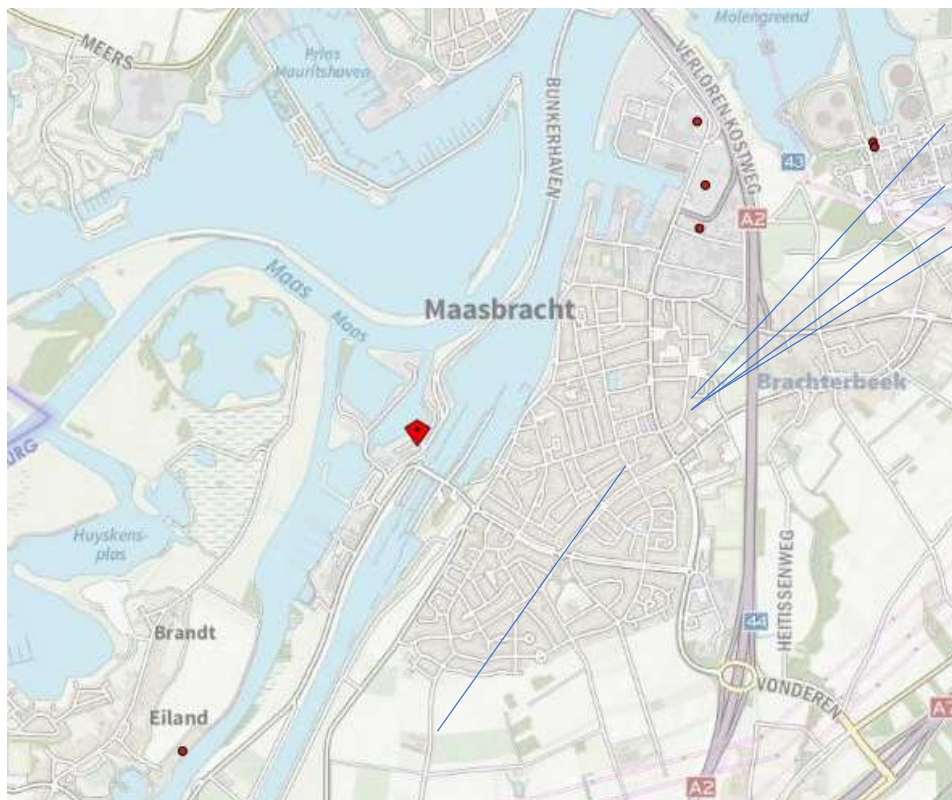
NOTITIE

Conclusie: Buisleidingen hoeven niet meegenomen te worden in de verantwoording.

5. 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 figuur 10. 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 – Gasontvangststation 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.



Figuur 10: Afstanden projectlocatie tot Inrichtingen opgenomen in RRGS (Bron: EV-Signaleringskaart.nl)

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

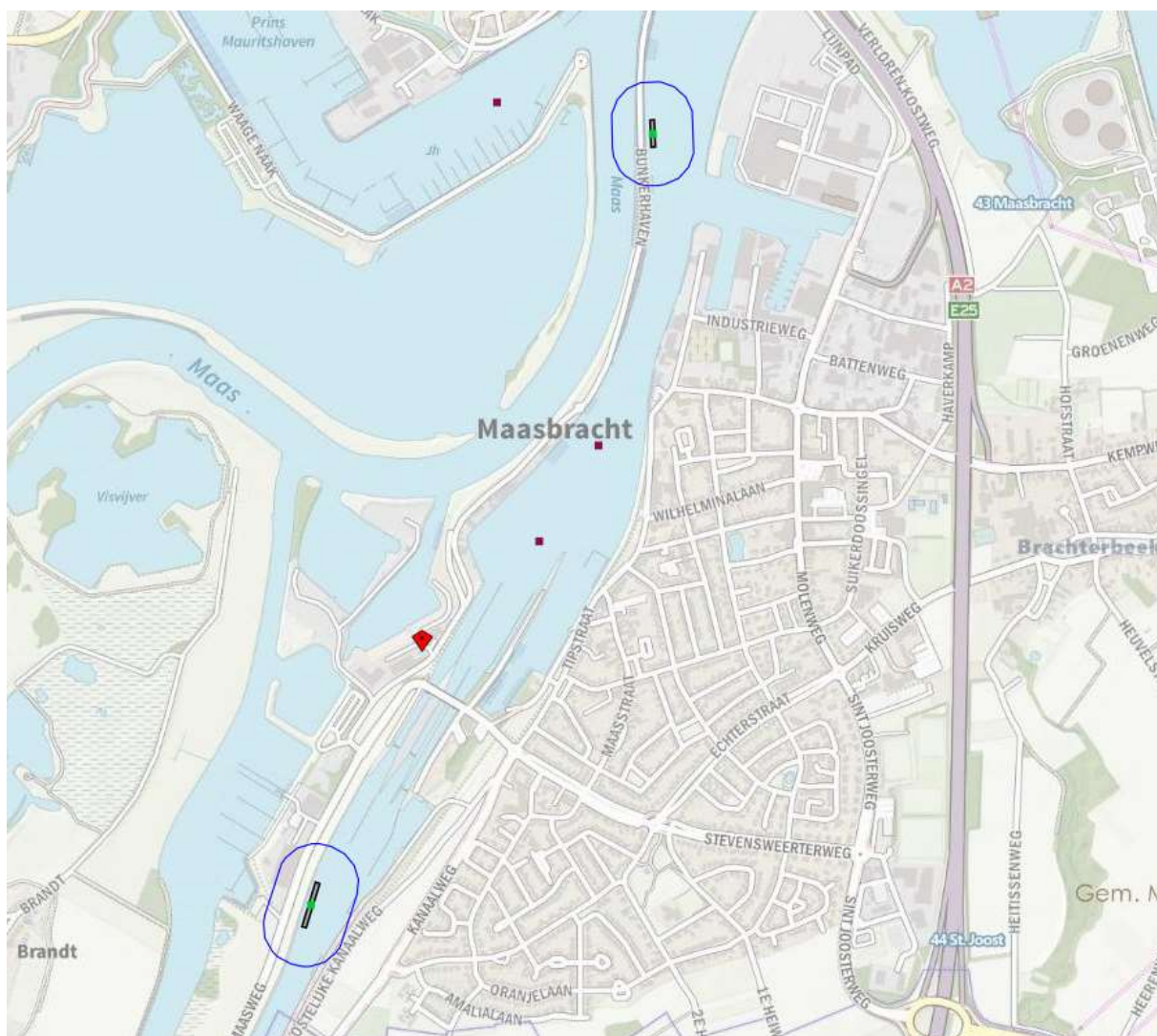
Conclusie: Categoriale inrichtingen opgenomen in register risicosituaties gevaarlijke stoffen hoeven niet meegenomen te worden in de verantwoording.

NOTITIE

6. Bunkerstations en Kegelligplaatsen

In de directe nabijheid van de projectlocatie zijn twee bunkerstations geprojecteerd in de binnenhaven Maasbracht (rode vierkantjes in figuur 10) 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 figuur 11 zijn ook twee kegelligplaatsen geprojecteerd. Dit zijn plekken waar schepen met gevaarlijke lading kunnen afmeren. Rondom deze kegelligplaatsen zijn zones aangegeven (blauwe ovaal in figuur 5). De dichtstbijzijnde zone (zuidelijke richting) reikt tot ca. 400 meter van de projectlocatie. Deze behoeft in het kader van externe veiligheid niet meebeoordeeld te worden.



Figuur 11: Bunkerstations en kegelligplaatsen (bron: EV-Signaleringskaart)

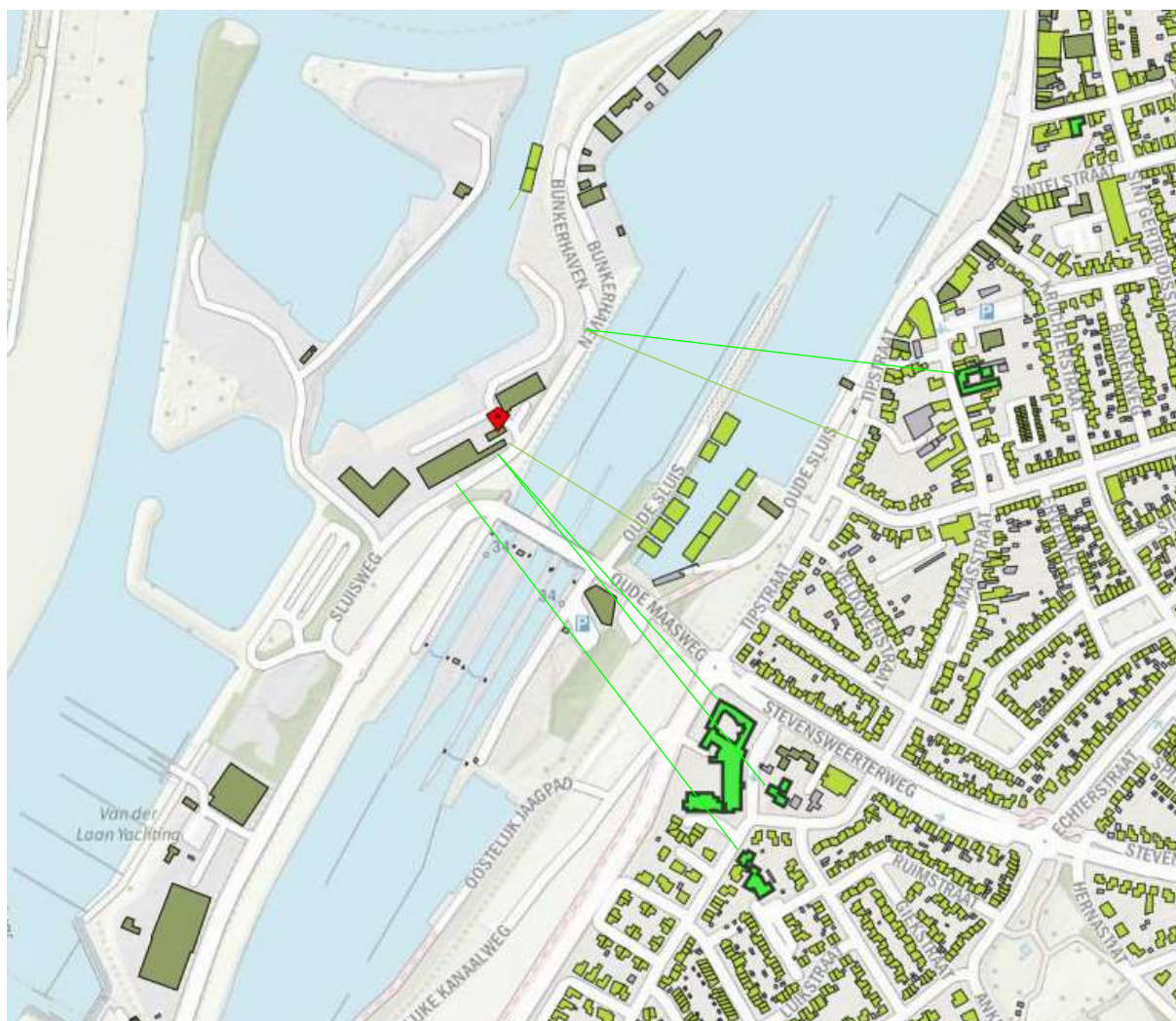
NOTITIE

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.

Conclusie: 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.

7. 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 figuur 12 zijn deze met verschillende groentinten aangegeven.



Figuur 12: Afstanden projectlocatie tot zeer kwetsbare en kwetsbare objecten (Bron: EV_Signaleringskaart.nl)

Zeer kwetsbare objecten cfm Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl)

- In Zuidoostelijke richting: ca. 360 m – Bejaarden Flatwoning;

NOTITIE

- In Oostelijke richting: ca. 400 m – Huizen en dagverblijven voor verstandelijk gehandicapten (Pergamijn);
- In Zuidoostelijke richting: ca. 460 m – Kinderopvang (BSO Spetters);
- In Zuidoostelijke richting: ca. 500 m - Huizen en dagverblijven voor verstandelijk gehandicapten (Daelzicht).

Kwetsbare objecten cfm Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl) en Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi)

- In Noordelijke richting: vrijwel aansluitend aan projectlocatie – 2 stuks aanlegplaatsen Woonboot;
- In Zuidoostelijke richting: ca. 175 m – aanlegplaatsen woonboten binnenhaven Maasbracht;
- In Zuidoostelijke richting: ca. 330 m – woonkern Maasbracht.

De aanlegplaatsen aan de noordelijke zijde van het projectgebied zijn niet opgenomen in het bestemmingsplan en vallen onder het overgangsrecht. Deze dienen meebeoordeeld te worden indien de planologische wijzigingen activiteiten genereren die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dan wel onder het Besluit risico's zware ongevallen.

Beperkt kwetsbare objecten cfm Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl) en Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi)

- In Westelijke en Oostelijke richting: vrijwel aansluitend aan projectlocatie – Diverse industriegebouwen;
- In Zuidoostelijke richting: ca. 175 m – RWS Bediencentrale Maasbracht;
- In Oostelijke richting: ca. 275 m – Winkels en horeca gelegenheden aan de binnenhaven Maasbracht;
- In Zuidelijke richting: ca. 300 m – Industriefunctie Van der Laan Yachting.

Conclusie: omdat de wijzigingen van het bestemmingsplan geen activiteiten behelsen die vallen onder Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), dan wel onder het Besluit risico's zware ongevallen, hoeft verder geen onderzoek worden verricht.

8. Conclusie.

Ten aanzien van de externe veiligheid hoeft geen verder onderzoek te worden verricht, omdat de wijzigingen geen activiteiten bevatten die geen activiteiten behelsen 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.