

## NOTA VAN ANTWOORD VOORONTWERPBESTEMMINGSPLAN HAVEN HEIJEN

DIGITALE LEESINSTRUCTIE: vanwege de omvang document kan het handig zijn om met de sneltoetsencombinatie "Ctrl" en letter "F" te zoeken op een bepaald woord of een bepaalde term zodat sneller de relevante passage vindbaar is.

### Inhoudsopgave Nota van Antwoord

Samenvatting.....	2
1. Inleiding .....	4
2. Advies Commissie voor de m.e.r.....	4
3. Vragen gesprekstafels .....	16
3.1. Vragen gesprekstafels .....	16
4. Inspraakreacties voorontwerpbestemmingsplan.....	32
4.1. Inleiding.....	32
4.2. Reclamant 26 .....	32
4.3. Reclamant 27 .....	34
4.4. Reclamant 28 .....	60
4.5. Reclamant 29 .....	60
4.6. Reclamant 2 .....	61
4.7. Reclamant 14 .....	66
4.8. Reclamant 30 .....	67
4.9. Reclamant 31 .....	82
4.10. Reclamant 32 .....	88
4.11 Reclamant 1 .....	88
4.12 Reclamant 33 .....	94
4.13 Reclamant 34 .....	94
4.14 Reclamant 8 .....	95
4.15. Reclamant 19 .....	95
4.16 Reclamant 35 .....	99
4.17 Reclamant 36 .....	119
4.18 Reclamant 4 .....	120
4.19 Reclamant 38 .....	120
4.20 Reclamant 39 .....	126

## **NOTA VAN ANTWOORD**

### **Samenvatting**

Na een Collegebesluit op 19 mei 2020 heeft het voorontwerpbestemmingsplan met betrekking tot de uitbreiding van de haven te Heijen van 14 juni tot 15 juli 2020 voor inspraak ter inzage gelegen en is ook de Commissie voor de m.e.r. om advies gevraagd. De gemeente Gennep (meer specifiek het college van burgemeester en wethouders) heeft daarbij de rol als coördinerend bevoegd gezag namens Rijkswaterstaat, de Provincie Limburg en het Waterschap Limburg. In de voorliggende Nota van Antwoord worden de in de inspraakperiode binnengekomen inspraakreacties en het op 6 augustus 2020 ontvangen advies van de Commissie voor de m.e.r. samengevat en worden hierop inhoudelijke reacties gegeven. In deze samenvatting wordt in algemene zin aangegeven hoe met de inspraakreacties en het advies is omgegaan in relatie tot het ontwerpbestemmingsplan.

Uit de inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de m.e.r. kwamen in hoofdlijn de volgende nader te onderzoeken c.q. te onderbouwen aspecten naar voren:

- De nut en noodzaak van een watergebonden bedrijventerrein.
- De manier waarop de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden was onderzocht.
- De mogelijkheid om het natuuralternatief (alternatief 1) zodanig in te richten, dat zowel de natuur als de voorwaarden vanuit de hoogwaterbescherming hierin ingepast kunnen worden.
- De manier waarop natuurontwikkeling in het planvoornemen is meegenomen.
- De manier waarop het gemeentelijk beleid en de gemeentelijke ambities zijn meegenomen in het bestemmingsplan.

Bovenstaande onderwerpen zijn nader uitgewerkt in een aanvulling op het MER (zie het rapport 'Aanvulling MER', opgenomen als bijlage 25 bij de bestemmingsplantoelichting). Alle overige inspraakreacties zijn direct beantwoord in deze Nota van Antwoord.

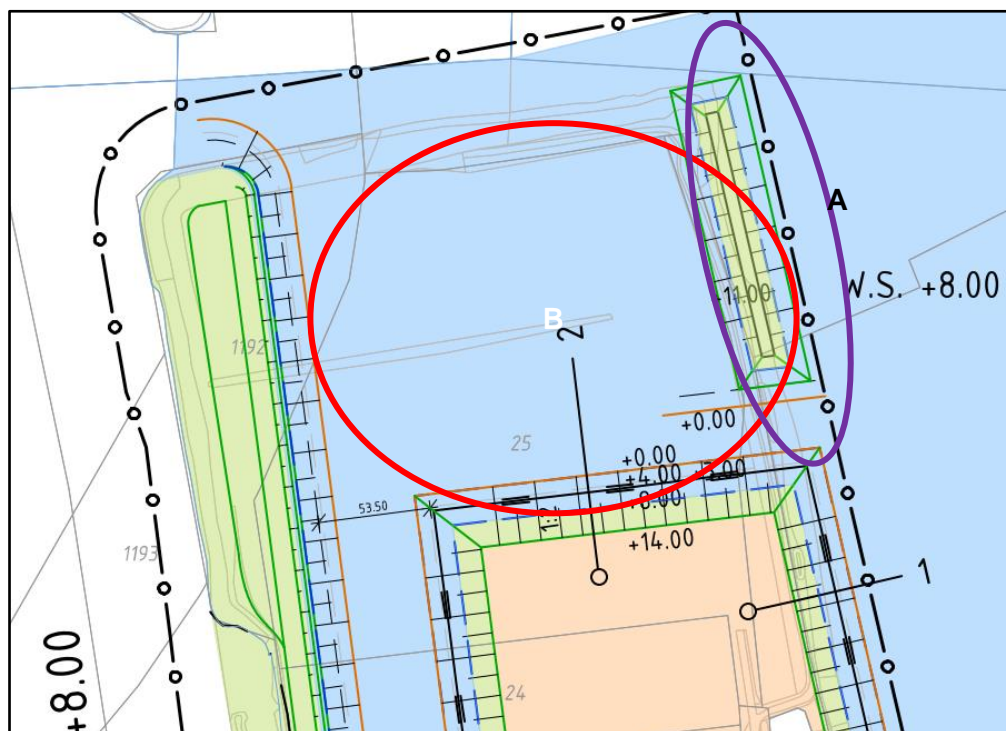
De inspraakreacties en het advies van de Commissie voor de m.e.r. hebben geleid tot twee ontwerpwijzigingen. Ook zijn enkele onderdelen van het bestemmingsplan aangepast. Deze worden hierna toegelicht.

### **Ontwerpwijzigingen naar aanleiding van de inspraakreacties**

- a) Behouden/terugbrengen strekdam aan de noordzijde van het nieuwe bedrijventerrein, met uitzondering van een opening aan de zuidzijde voor het 'verhalen'<sup>1</sup> van schepen op de kopse kade.
- b) Vervallen van het onderwaterdepot.

---

<sup>1</sup> 'Verhalen' is het verplaatsen van het schip zodanig dat een vaste kraan het gehele laadruim kan laden en lossen.



Figuur 1.1 Ontwerpwijzigingen: paarse cirkel is de strekdam die in het nieuwe ontwerp is toegevoegd (A), de rode cirkel is de locatie van het vervallen onderwaterdepot (B).

### Wijzigingen in het bestemmingsplan

De toelichting is aangepast op de volgende onderdelen:

- beschrijving van het planvoornemen (paragraaf 2.2, 2.3, 2.4 en 2.6);
- actualisatie beleidskader (hoofdstuk 3);
- actualisatie onderbouwingsaspecten (paragraaf 4.2, 4.7, 4.9, 4.10, 4.11, 4.12 en 4.14);
- beschrijving van de regels in paragraaf 5.4;
- actualisatie paragraaf 6.2.

De verbeelding is op de volgende punten aangepast:

- de strekdam ten noorden van het nieuwe bedrijventerrein is toegevoegd;
- de aanduiding voor het onderwaterdepot is in de verbeelding en de daarmee corresponderende planregels komen te vervallen;
- er is een aanduiding toegevoegd waaruit volgt dat bedrijvigheid in de vorm van distributiecentra is beperkt tot het gebied met milieucategorie 4.2.

De regels zijn op de volgende punten gewijzigd:

- aanvulling van begrippen in artikel 1;
- als strijdig gebruik is toegevoegd 'containerhaven' (artikel 3.4.1 en 3.5.1). Dit begrip is in artikel 1.32 nader gedefinieerd;
- (volumineuze) detailhandel is uit de regels geschrapt (o.a. voormalig artikel 3.4.2 en 3.5.2.);
- het Landschappelijke inpassingsplan is als voorwaardelijke verplichting toegevoegd (artikel 3.4.7, bijlage 4 van de regels);
- onderwaterdepot is geschrapt (voormalig artikel 5.3.3);
- de natuurdam is als voorwaardelijke verplichting toegevoegd (artikel 5.3.2);
- op grond van eisen van het waterschap is een regeling toegevoegd over het verwerken van hemelwater (artikel 10.5);
- de regels zijn zodanig aangepast, dat deze enkele duurzaamheidsmaatregelen faciliteren;
- cementfabriek is uit de Staat van Bedrijfsactiviteiten verwijderd (bijlage 1 bij de regels).
- diverse kleine wijzigingen in artikelen.

## 1. Inleiding

Op 24 april 2020 is door de initiatiefnemers van de Uitbreiding Haven Heijen, AVG Bedrijven en Teunesen zand en grint B.V., het voorontwerpbestemmingsplan Uitbreiding Haven Heijen inclusief bijbehorend MER en onderliggende onderzoeken ter behandeling ingediend bij de gemeente Gennep in haar rol als coördinerend bevoegd gezag namens Rijkswaterstaat, de Provincie Limburg en het Waterschap Limburg. Na een Collegebesluit hierover op 19 mei 2020 heeft dit Voorontwerpbestemmingsplan van 14 juni tot 15 juli 2020 voor inspraak ter inzage gelegen en is ook de Commissie voor de m.e.r. om advies gevraagd. In de voorliggende Nota van Antwoord worden de in die periode binnengekomen inspraakreacties en het op 6 augustus 2020 ontvangen advies van de Commissie voor de m.e.r. samengevat, worden hierop inhoudelijke reacties gegeven en wordt aangegeven hoe met de inspraakreacties en het advies is omgegaan in relatie tot het ontwerpbestemmingsplan.

## 2. Advies Commissie voor de m.e.r.

Op 6 augustus 2020 heeft de Commissie m.e.r. advies uitgebracht. De Commissie geeft aan dat het MER prettig leesbaar is en veel informatie bevat – samen met de achtergrondrapportages - over de te verwachten effecten op de leefomgeving (zoals geluid en luchtkwaliteit) en de natuur.

De Commissie adviseert om het MER op een aantal onderdelen aan te vullen dan wel nader te onderbouwen. Zij acht deze informatie essentieel voor het volwaardig meewegen van het milieubelang bij de besluitvorming over de wijziging van het bestemmingsplan van de gemeente Gennep. In dit hoofdstuk zijn de adviezen samengevat en voorzien van een reactie van de gemeente. In hoofdstuk 1 is weergegeven tot welke wijzigingen de adviezen hebben geleid in het bestemmingsplan.

Het gaat om de volgende punten:

1. In het MER is nog onvoldoende ingegaan op de noodzaak en de omvang het bedrijventerrein. Meer concreet:

- a. Het is onduidelijk welke ruimte aan bedrijventerrein en havencapaciteit (kadelengte) noodzakelijk is om aan de uitbreidingsbehoefte van de bedrijven op het bestaande bedrijventerrein te voldoen;

Antwoord: Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe laddertoets uitgevoerd (Stec Groep, maart 2021). Hieruit blijkt dat er in de marktregio een netto ruimtevraag is van 9,5 tot 13,2 hectare. In deze ruimtevraag zit tevens de uitbreidingsbehoefte van de initiatiefnemers gevestigd op het bestaande bedrijventerrein opgenomen. Daarnaast blijkt dat er vanuit deze initiatiefnemers op het bestaande bedrijventerrein ook nog een additionele ruimtevraag is van enkele hectares. Deze additionele ruimtevraag wordt veroorzaakt door het overvol zijn van het bestaande bedrijventerrein en is voornamelijk benodigd voor aanvullende opslagruimte. Dit is ook nader toegelicht in het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan, Stec Groep, maart 2021). Op deze plek wordt om die reden volstaan met een verwijzing naar dat rapport.

- b. Het is nog onduidelijk in hoeverre het tekort aan op- en overslagcapaciteit van deze bedrijven kan worden opgelost door herstructurering van het bestaande terrein;

Antwoord: Uit het nieuwe ladderrapport (Stec Groep, maart 2021) blijkt dat er in de marktregio een netto ruimtevraag is van 9,5 tot 13,2 hectare waarin tevens de uitbreidingsbehoefte van de initiatiefnemers gevestigd op het bestaande bedrijventerrein is opgenomen. Daarnaast is er nog een additionele ruimtevraag van enkele hectares vanuit de initiatiefnemers vanwege overbelasting van het bestaande bedrijventerrein. Het tekort aan op- en overslagcapaciteit van de initiatiefnemers kan dan ook niet worden opgelost door herstructurering van het bestaande bedrijventerrein. Er is simpelweg fysiek gezien geen ruimte om de uitbreidingsvraag op te kunnen vangen. Voor een nadere uiteenzetting wordt verwezen naar het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan, Stec Groep, maart 2021).

- c. Het is nog onduidelijk hoe groot de behoefte aan extra ruimte (inclusief kadelengte) voor nieuwe bedrijven is, voor welke type bedrijven deze ruimte is bedoeld en voor welke lading- en vervoerstromen;

Antwoord: De nieuwe laddertoets (Stec Groep, maart 2021) geeft uitgebreid inzicht in de regiovraag en in de additionele ruimtevraag van de bestaande bedrijven, voornamelijk voor bulkoverslag (zie antwoorden hiervoor en het nieuwe ladderrapport). Ook geeft het inzicht in de type schepen die tegenwoordig worden ingezet. Deze zijn in het algemeen langer, waardoor ook een grotere kadelenkte nodig is. Daarnaast vraagt een toename aan bedrijfsactiviteiten en meer verschillende producten om een grotere kadelenkte, zodat meer schepen tegelijk kunnen aanleggen en laden en lossen. Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan, Stec Groep, maart 2021).

- d. Het is onduidelijk in hoeverre andere locaties, mogelijk met minder milieugevolgen, kunnen voorzien in de gewenste op- en overslagcapaciteit voor nieuwe bedrijven (in de zienswijzen worden onder andere de havens van Venlo en Wanssum genoemd als alternatief);

Antwoord: Uit de analyse in de laddertoets naar watergebonden bedrijventerreinen en kavels volgt dat er binnen de marktregio geen locaties liggen met beschikbaar aanbod om (in een deel) van de geraamde netto ruimtevraag van 9,5 tot 13,2 hectare te kunnen voorzien. Op geen enkele locatie is op dit moment voor de uitbreidingsbehoefte geschikte bedrijfsgrond beschikbaar. Datzelfde geldt voor herontwikkelingslocaties. In de marktregio zijn er dus geen watergebonden bedrijventerreinen potentieel geschikt om in (een deel van) de geraamde ruimtevraag te kunnen voorzien. Voor de volledige uiteenzetting wordt verwezen naar het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2, Stec Groep, maart 2021).

- e. Het is onduidelijk waarom bij de nieuwe haven de realisatie van een onderwaterdepot noodzakelijk is en waarvoor en op welke wijze dit zal worden gebruikt. Dit is o.a. van belang voor het aantal transportbewegingen over water en weg die het gebruik van het depot met zich meebrengt en de gevolgen daarvan voor de leefbaarheid (geluidhinder, luchtkwaliteit) en de natuur (stikstofdepositie).

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen, is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot te schrappen en deze niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan verschillende inspraakreacties. Bovendien zal ter verdere tegemoetkoming aan de woonarkbewoners aan de oostzijde van het oorspronkelijke onderwaterdepot een natuurlijke ingerichte dam opnieuw worden gerealiseerd, waarmee het uitzicht voor de woonarkbewoners wordt verbeterd en de strijklengte voor golfslag richting de woonarken wordt verkleind.

- De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan in een aanvulling op het MER een nadere onderbouwing op te nemen van het voornemen en van de locatie, rekening houdend met bovenstaande punten.

Antwoord: In de nieuwe laddertoets die voor het bestemmingsplan is opgesteld (zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan) is door Stec Groep (maart 2021) een nadere onderbouwing gegeven van (onder andere) het voornemen en van de locatie. Hierin zijn de bovenstaande punten aan de orde gekomen en is afdoende aangetoond wat de netto ruimtebehoefte in de marktregio is en tevens dat het voorliggende plan in deze ruimtelijke behoefte voorziet.

2. Het MER gaat niet of nauwelijks in op de betekenis van gemeentelijke ambities voor duurzaamheid, de kwaliteit van de leefomgeving (gezondheid) en de natuur voor het bestemmingsplan.

Antwoord: Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is allereerst een aanvullende gemeentelijke notitie opgesteld waarin het beleid van de gemeente m.b.t. duurzaamheid, de kwaliteit van de leefomgeving (gezondheid) en de natuur wordt samengevat. Aangezien voor de gemeente in het Maasdal ook de beleidsthema's hoogwaterbescherming en economie van belang zijn, zijn deze aanvullend in de beschouwing meegenomen. In de notitie wordt het plan vervolgens expliciet aan het beleid getoetst en worden de door de gemeente hierin gemaakte afwegingen hierover samengevat. Deze notitie is



toegevoegd als bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan. In de notitie is vervolgens aangegeven op welke wijze het bestemmingsplan zich verhoudt tot deze gemeentelijke ambities.

Geconcludeerd wordt dat voor een aantal aspecten het plan past binnen de verschillende gemeentelijke ambities. Het gaat dan om het leveren van een bijdrage aan hoogwaterbescherming, voorkomen van hinder door o.a. milieuzonering en het expliciet in de regels opnemen van strijdig gebruik voor risicovolle activiteiten, natuurontwikkeling in het Maasdal en de bijdrage aan een landelijke en provinciale ambities m.b.t. modal shift. Hoewel er in het plan al aan onderdelen van het beleid invulling wordt gegeven, is desalniettemin door de initiatiefnemers bezien of er nog aanvullende maatregelen c.q. aanpassingen mogelijk zijn waarmee een grotere bijdrage wordt geleverd aan de gemeentelijke duurzaamheidsambities. Dit heeft geleid tot het benoemen van aanvullende duurzaamheidsmaatregelen waarover in de anterieure overeenkomst afspraken zijn gemaakt met de initiatiefnemers. Samengevat gaat het om:

- Energie besparen en duurzaam opwekken;
- Eventueel afval verminderen en scheiden;
- Duurzame mobiliteit, o.a. stimuleren verdere modal shift, elektrische voertuigen, walstroom;
- Versterken kwaliteit leefomgeving, o.a. loskoppelen regenwater.

Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar de nieuwe beleidsnotitie, waarin ook in een tabel is uitgewerkt hoe verschillende maatregelen worden geborgd (zie bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan, Gemeente Gennep, 2021).

- a. De gemeente heeft ambities geformuleerd voor duurzaamheid, onder andere in de duurzaamheidsvisie 2018-2021 en de omgevingsvisie 2019. Uit beide visies blijkt dat de gemeente onder andere streeft naar energieneutraliteit in 2050 en dat wij een voortrekkersrol zullen innemen op het gebied van klimaat- en energietransitie.

Speerpunten zijn onder andere:

- Onderzoeken van locatiekansen voor grootschalige duurzame energieopwekking in de hele gemeente, waarbij de landschappelijke kwaliteit als randvoorwaarde geldt;

Antwoord: Gelet op de omvang en doelen van het plan is grootschalige energieopwekking hier niet aan de orde. Dat is ook geen doelstelling van het bestemmingsplan. Bij de ontwikkeling van haven Heijen worden echter wel kleinschaliger activiteiten tot energie besparen en opwekken meegenomen. Te denken valt aan zonnepanelen, LED-verlichting en warmte-koude-opslag. Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar de nieuwe beleidsnotitie (zie bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan, Gemeente Gennep, 2021).

- Initiatiefnemers faciliteren en stimuleren om duurzaamheid en energietransitie integraal mee te nemen bij hun plannen en ideeën;

Antwoord: Zoals hiervoor aangegeven worden in het plan kleinschalige activiteiten met betrekking tot duurzaamheid en energietransitie meegenomen. Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar de nieuwe beleidsnotitie (zie bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan, Gemeente Gennep, 2021).

- b. Daarnaast blijkt uit beide visies dat de gemeente ambities heeft voor de volksgezondheid (waaronder minder geluidhinder en een betere luchtkwaliteit) en de kwaliteit van de leefomgeving (groen, water).

Antwoord: De gemeentelijke ambities voor de volksgezondheid en de kwaliteit van de leefomgeving hebben betrekking op het gehele grondgebied van de gemeente Gennep. De huidige leefomgevingskwaliteit wordt daarbij in sterke mate beïnvloed door invloeden uit de bredere omgeving, inclusief het buitenland. Op die invloeden (en daarmee op een groot deel van de achtergrondwaarden van de leefomgevingskwaliteit) kan lokaal weinig tot geen invloed worden uitgeoefend. Door verschillende planoptimalisaties (waaronder het schrappen van het onderwaterdepot) worden nadelige effecten, waar mogelijk verminderd. Overigens, de gemeentelijke

ambities worden afgewogen tegen de met het bestemmingsplan te dienen doelen (namelijk het voorzien in voldoende bedrijventerrein om daarmee de bestaande vraag op te vangen, en hoogwaterbescherming en natuurontwikkeling als nevendoelen). Tussen de verschillende belangen dient een evenwicht bereikt te worden. Met de planoptimalisaties die hebben plaatsgevonden, beantwoordt voorliggend bestemmingsplan aan de norm van 'een goede ruimtelijke ordening'.

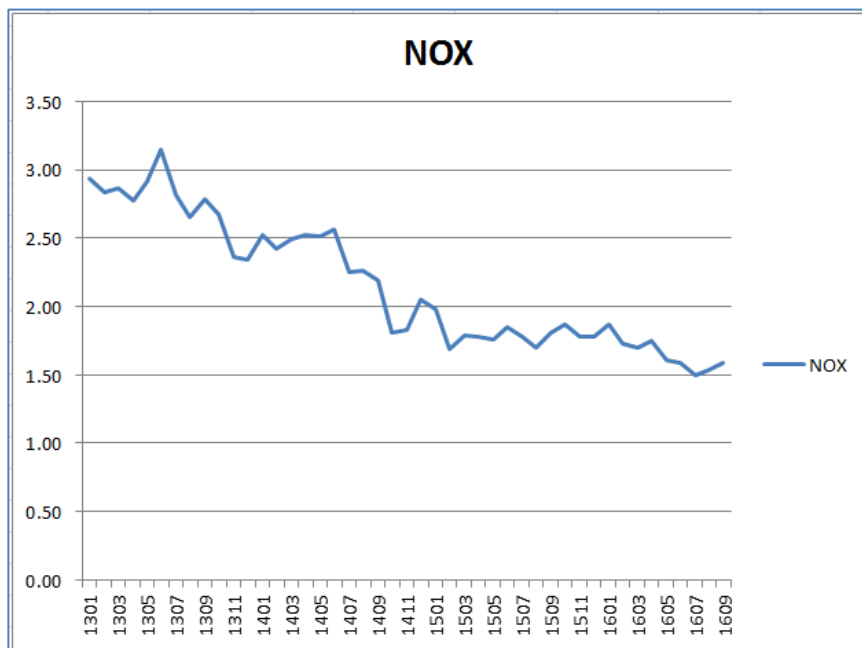
Door o.a. in te zetten op een binnenplanse milieuzonering, inzet van schoner materieel maar ook door het gebruiken van externe saldering worden de effecten van het planvoornemen op de leefomgevingskwaliteit tot een minimum beperkt. Daarnaast draagt het planvoornemen ook bij aan het behalen van enkele ambities voor dit gebied (zie ook volgend antwoord). Per saldo constateren wij dan ook dat het planvoornemen bijdraagt aan de verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving.

- c. Verder maakt het plangebied deel uit van provinciaal beschermde natuur- en landschapszones, en is het noordelijk deel ook door de gemeente bestemd als natuur, eventueel in combinatie met ontgroning.

Antwoord: Het plangebied, dat in de huidige situatie al sinds jaar en dag grotendeels in gebruik is voor agrarische doeleinden, maakt onderdeel uit van de Bronsgroene landschapszone (provincie) en is in lijn daarmee in de vigerende bestemmingsplannen gedeeltelijk bestemd voor natuur, deels na ontgroning (zie figuur 2.1 van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan). De provincie en gemeente hebben voor datzelfde gebied daarnaast echter ook andere ambities, bijvoorbeeld met betrekking tot hoogwaterbescherming (o.a. in de Omgevingsvisie Gennep uit 2019) en watergebonden bedrijvigheid (o.a. in de Bedrijventerreinvisie uit 2020). Voor wat betreft de realisatie van de ambities ten aanzien van natuur geldt daarnaast dat zowel de provincie als de gemeente verwacht dat natuurgerichte initiatieven worden opgezet door andere partijen (Natuurvisie Limburg 2016). Als dit plan niet doorgaat, zal het huidige agrarische grondgebruik worden voortgezet. Er is op korte termijn geen aanleiding om te verwachten dat de beoogde natuurontwikkeling in dat geval zal worden gerealiseerd. In de in eerder antwoord aangehaalde beleidsnotitie wordt geconstateerd dat het planvoornemen invulling geeft aan verschillende beleidsthema's en bijbehorende ambities die gelden voor dit gebied: hoogwaterbescherming, watergebonden bedrijvigheid en verbetering van de natuurkwaliteit. Daarmee past het initiatief binnen de beleidsdoelen van de provincie en de gemeente en wordt ook aan het thema natuur invulling gegeven.

- d. Uit het MER blijkt dat in de bestaande situatie bij verschillende woningen (waaronder woonschepen) sprake is van knelpunten voor de gezondheid, door geluidhinder en luchtverontreiniging. Paragraaf 5.7.9 van het MER beschrijft de resultaten van een zogenaamde gezondheidseffectscreening (GES). Daarin scoort de bestaande situatie voor een fors aantal woningen matig tot onvoldoende. Het MER gaat wel in op maatregelen om verslechtering van deze situatie te voorkomen, maar gaat niet in op kansen om de situatie te verbeteren.

Antwoord: Zoals hiervoor reeds is opgemerkt, zijn de mogelijkheden van het bestemmingsplan om invloed uit te oefenen op de verbetering van de gezondheidssituatie beperkt (dit is overigens ook niet het doel van voorliggend bestemmingsplan). De gezondheidssituatie, o.a. vanwege de luchtkwaliteit, wordt namelijk grotendeels bepaald en beïnvloed door invloeden uit de bredere omgeving. Waar hierbij lokaal wel verbetering optreedt betreft de reductie van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub> op het bedrijventerrein vanwege voortschrijdende techniek in bijvoorbeeld het materieel (zie onderstaand figuur die de huidige locatie van één van de initiatiefnemers weergeeft). Op het gebied van geluidhinder kan van het plan alleen worden verwacht dat het extra invloed zo klein mogelijk houdt. Overigens is de impact van het plan kleiner dan in het voorontwerp bestemmingsplan nog werd aangenomen, omdat op basis van de geactualiseerde verkeersprognoses de te verwachten verkeersintensiteiten lager liggen dan aanvankelijk werd aangenomen.



Figuur 1: NO<sub>x</sub>-reductie op Hoogveld 16 in Heijen in de tijd vanwege schonere voertuigen en materieel.

- e. Vanwege de genoemde ambities en knelpunten is het volgens de Commissie noodzakelijk dat het MER de mogelijkheden onderzoekt die de gemeente heeft om bij de uitbreiding van het bedrijventerrein deze ambities concreet in te vullen en daar ruimtelijk op te sturen. Daarbij kan voor zowel het nieuwe bedrijventerrein als het bestaande bedrijventerrein gedacht worden aan:

- Mogelijkheden voor besparing en hergebruik van energie en grondstoffen;

Antwoord: Zoals hiervoor aangegeven, kunnen op het gebied van duurzaamheid extra stappen gezet worden. Deze worden meegenomen in de verdere uitwerking van het planvoornemen (zie voorgaand antwoord).

- Mogelijkheden om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren en daarmee bestaande knelpunten op te lossen, bijvoorbeeld door maatregelen gericht op vermindering van de geluidhinder of luchtverontreiniging; denk hierbij ook aan de wijze van ontsluiting en het gebruik van transportroutes;

Antwoord: In het kader van het voorontwerpbestemmingsplan is reeds onderzocht op welke manier een extra belasting van de kwaliteit van de leefomgeving (o.a. door geluidhinder en luchtverontreiniging) voorkomen kan worden (zie het MER en daarbij behorende bijlagen). Daarbovenop is onderzocht of er andere ontsluitings- en transportroutes mogelijk zijn, om daarmee de belasting van de leefomgeving langs met name de Hoofdstraat te verminderen. Ook is onderzocht of de kruising Hoofdstraat / Hoogveld / De Grote Heeze verbeterd kan worden. Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Hoogveld is in het MER gekeken naar meerdere opties. Hieruit volgt dat er verschillende redenen zijn om de ontsluiting niet te wijzigen (slopen gebouwen, verkeersveiligheid, economische redenen). Aanvullend is onderzoek gedaan naar de situatie bij de kruising Hoofdstraat / Hoogveld / De Grote Heeze. Over de voorstellen die uit dit onderzoek komen neemt de gemeente Gennep een besluit los van de bestemmingsplanprocedure voor uitbreiding Haven Heijen. We koppelen dit besluit planologisch los van de uitbreiding van Haven Heijen omdat uit het onderzoek en het MER blijkt dat de verkeerssituatie bij deze kruising niet of nauwelijks wijzigt als gevolg van deze uitbreiding. Cumulatieve effecten op geluidhinder als gevolg van de wijziging van het kruispunt zijn wel



meegenomen in het geluidsonderzoek voor het ontwerpbestemmingsplan (zie bijlage 28 bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan). In de anterieure overeenkomst is de herontwikkeling van de kruising echter nadrukkelijk wel gekoppeld aan de havenuitbreiding.

- Mogelijkheden voor een sterkere invulling van de planologische natuurfunctie op het schiereiland/ de Witte Steen, al dan niet als onderdeel van een nadere uitwerking van alternatief 1;

Antwoord: In het MER is alternatief 1 onderzocht als mogelijkheid om de natuur een zo groot mogelijke plek te geven in het planvoornemen. Dit alternatief is afgefallen (en op een andere manier ingevuld, zie verderop) omdat uit het onderzoek blijkt dat droge natuurontwikkeling (conform het beleidsmatig beoogde Maasheggenlandschap) van enige grootte binnen dit alternatief niet duurzaam mogelijk is. De essentie van een droge natuurrijke geul is namelijk dat deze niet te veel dagen per jaar onder water staat. Wanneer dit te vaak gebeurt, wordt het gebied te nat en ontstaat er natuur die van minder meerwaarde is dan Maasheggenatuur. Aangezien het stuwpeil van de Maas 7,95 m+NAP is (of afgerond 8 m+NAP zoals veelal vermeld), is er gekozen voor een minimaal maaiveldniveau van 8,50 m+NAP, ofwel ruim 0,50 m boven het stuwpeil, dat het grootste deel van het jaar overeenkomt met het grondwaterpeil op deze locatie. Een waterstand van 8,50 m+NAP wordt gemiddeld 40 dagen per jaar overschreden. Om te voorkomen dat de natuurstrook 40 dagen per jaar onder water staat, voorziet het ontwerp van alternatief 1 in een rand aan stroomafwaartse zijde van 10 m+NAP. Daarmee ontstaat een inundatiefrequentie van 2,5 dag per jaar. Hiermee is in de ruimtelijke inpassing vanuit het perspectief natuur het maximale gedaan om het maaiveld zo laag mogelijk te houden, met behoud van natuurwaarden. Hydraulisch blijkt dit echter niet genoeg te zijn om de waterstandseffecten van de nieuwe havenkade te compenseren. Volledige compensatie van de waterstandseffecten (lees: de rand aan stroomafwaartse zijde niet toepassen) zou de geul te nat maken, waarbij de beoogde natuurfunctie verslechtert.

Daarom is er voor gekozen de natuurfunctie, mede ingegeven door de aanwezigheid van de das, in het voorkeursalternatief op een andere wijze in te vullen. Dit is zowel het gebied ten noorden (10,2 ha) als aanvullend ten zuiden (5,0 ha) van de Boxmeerseweg. Het gaat om hoogwaardige natuur die invulling geeft aan de regionale ambitie om ook aan de oostzijde van de Maas te komen tot een Maasheggenlandschap van allure. De gemeente beschouwt deze 15 ha hoogwaardige natuur als een belangrijk onderdeel van het plan die meerwaarde voor de omgeving en het dorp Heijen oplevert.

- (ruimtelijke) mogelijkheden en kansen voor productie, transport en opslag van energie.

Antwoord: In de eerder aangehaalde analyse van het gemeentelijk beleid (zie bijlage 31) is ook ingegaan op kansen ten aanzien van energie. In de notitie zijn extra maatregelen voorgesteld die worden meegenomen in de verder planvorming.

- De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan in een aanvulling op het MER de mogelijkheden te beschrijven die het bestemmingsplan kan bieden om de (gemeentelijke) ambities op het gebied van klimaat, gezondheid en leefomgevingskwaliteit in te vullen en bestaande knelpunten zoveel mogelijk op te lossen. Is doorvertaling naar het bestemmingsplan niet mogelijk, geef dan aan welke andere ruimtelijke of beleidsinstrumenten de gemeente heeft om deze ambities uit te werken.

Antwoord: Zoals hiervoor aangegeven is ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan een aanvullende gemeentelijke notitie opgesteld (zie bijlage 31) waarin het beleid van de gemeente voor het Maasdal m.b.t. duurzaamheid, de kwaliteit van de leefomgeving (gezondheid) en de natuur en aanvullend ook m.b.t. hoogwaterbescherming en economie is samengevat. Dit beleid is vervolgens getoetst aan het plan en is er aangegeven op welke wijze het plan bijdraagt aan deze ambities. Specifiek op het gebied van duurzaamheid constateren wij dat er aanvullend nog mogelijkheden zijn

die in het ontwerpbestemmingsplan zijn verankerd.

3. In het MER zijn twee nevendoelestellingen voor het voornemen aangegeven, die ook wel 'meekoppelkansen' worden genoemd. Het gaat om het bijdragen aan hoogwaterbescherming en het ontwikkelen van watergebonden natuur. De alternatieven geven in mindere of meerdere mate invulling aan deze nevendoelestellingen.
- Uit het MER blijkt dat het voornemen niet zal leiden tot grote 'winst' voor hoogwaterbescherming. Alternatief 1 blijkt niet te voldoen aan de doelstelling waterveiligheid, omdat de aanleg en de verhoging van het haventerrein zorgen voor verhoging van de waterstanden. Daarmee is alternatief 1 bij voorbaat niet realistisch. Onduidelijk is in hoeverre alternatief 1 zo aangepast zou kunnen worden, dat dit wel aan deze doelstellingen voldoet.

Antwoord m.b.t. bijdrage aan hoogwaterbescherming: Allereerst over de opmerking dat het plan niet zal leiden tot grote 'winst' voor hoogwaterbescherming. Het plan (i.c. het voorkeursalternatief) draagt afhankelijk van de uitvoeringswijze, met damwand of met kade, circa 1 à 2 cm bij aan de waterstands daling. Dit betreft een singuliere (op zichzelf staande) bijdrage. Dat betekent dat de bijdrage aan de waterstands daling in combinatie met aansluitende geplande maatregelen grofweg zal verdubbelen. Of 1 à 2 cm (of het dubbele) een grote bijdrage is, kan het best worden beschouwd door de bijdrage te vergelijken met de bijdragen van andere, qua omvang min of meer vergelijkbare uitgevoerde maatregelen in de regio. Bij eerder genomen maatregelen in het Noord-Limburgse Maasdal, waarvan hoogwaterbescherming het hoofddoel was, blijkt de bijdrage grofweg te variëren tussen de 0,5 cm in Venlo en de 7 cm in Lomm. In beschouwing genomen dat hoogwaterbescherming slechts een nevendoeel is van dit project, dan is een bijdrage van 1 à 2 cm als gevolg van dit project (en bij aansluitende maatregelen het dubbele) groter dan sommige hoogwatermaatregelen hebben bijgedragen. De kracht van hoogwaterbescherming moet daarnaast niet gezocht worden in op zichzelf staande maatregelen, maar moet gezocht worden in de samenhang van opeenvolgende maatregelen op het gebied van dijkverhoging, dijkverlegging en rivierverruiming die uiteindelijk samen voor de beoogde hoogwaterveiligheid van de Maas gaan zorgen. De bijdrage van dit plan is dan ook absoluut gezien misschien niet zo hoog, maar de bijdrage aan de samenhang in de keten is dat des te meer.

Vervolgantwoord m.b.t. afvallen alternatief 1: In het MER is alternatief 1 (vanuit de doelstelling om 11,9 ha watergebonden natuur te realiseren) onderzocht als mogelijkheid om de natuur een zo groot mogelijke plek te geven in het planvoornemen.

In dit alternatief wordt parallel aan de Maas een groene, natuurlijk ogende hoogwatergeul, gerealiseerd met een oppervlak van 23 ha. Een deel van het gebied is verder in de toekomst geschikt voor aangepast landbouwkundig gebruik (beheerslandbouw). Daarnaast is sprake van een optimale landschappelijke inpassing door de realisatie van de groene geul met (watergebonden) natuur. Compensatie i.v.m. verloren gegane flora en fauna is in dit alternatief niet nodig.

Hoewel de tweede nevendoelestelling gericht is op het realiseren van watergebonden natuur, betekent dit niet dat het gaat om natte (onderwater) natuur. De regionale en provinciale ambitie voor de natuurontwikkeling ter plaatse van het plan is namelijk primair gericht op watergebonden droge natuur (vergelijk de natuurvriendelijke oever) en op de uitbreiding van de voor het Maasdal zo kenmerkende Maasheggennatuur met hagen en kruidenrijke graslanden (vergelijk de Maasheggenvisie Gennep en Bergen en het nabijgelegen Maasheggegebied dat door UNESCO is aangewezen als biosfeerreservaat) Beiden met een relatief hoog grondwaterpeil.

Aangezien het stuwpeil van de Maas 7,95 m+NAP is (of afgerond 8 m+NAP zoals veelal vermeld), is om dit te bereiken voor de groene geul van alternatief 1 gekozen voor een ontwerp met een minimaal maaiveldniveau van 8,50 m+NAP, ofwel ruim 0,50 m boven het stuwpeil, dat

het grootste deel van het jaar overeenkomt met het grondwaterpeil op deze locatie. Dit ontwerp voldoet aan de belangrijkste hydraulische RBK-eis<sup>2</sup>, dat er bij hoogwater geen waterstandsverhoging mag optreden.

Aangezien een waterstand van 8,50 m+NAP echter gemiddeld 40 dagen per jaar wordt overschreden en hierdoor de beoogde watergebonden, maar droge natuurinvulling verslechtert, is alternatief 1 aanvullend voorzien van een rand aan stroomafwaartse zijde van 10 m+NAP. Daarmee ontstaat een inundatiefrequentie van 2,5 dag per jaar en wordt voorkomen dat de natuurstrook 40 dagen per jaar onder water staat. Hiermee is in de ruimtelijke inpassing vanuit het perspectief natuur het maximale gedaan om het maaiveld zo laag mogelijk te houden, met behoud van (watergebonden) natuurwaarden.

Ten tijde van het opstellen van de NRD zijn de drie beoogde alternatieven waaronder alternatief 1 hydraulisch geanalyseerd met behulp van het eenvoudige MapTable-model<sup>3</sup>. Daaruit bleek dat alle alternatieven in principe voldeden aan de hydraulische randvoorwaarden. Dit is akkoord bevonden door Rijkswaterstaat en er zijn geen inspraakreacties op gekomen tijdens de terinzagelegging van de NRD. Tijdens de daarop volgende hydraulische analyses van de alternatieven in het kader van het MER is het meer geavanceerde Waqua-model gebruikt. Hieruit bleek dat alternatief 1 in het ontwerp zonder stroomafwaartse rand wel te voldoen aan de bovengenoemde hydraulische RBK-eis, maar in het ontwerp met rand niet.

Hydraulisch bleek dat de groene geul met de aanwezigheid van de stroomafwaartse rand dus niet genoeg te zijn om de waterstandseffecten van de nieuwe havenkade te compenseren. Volledige compensatie van de waterstandseffecten door de stroomafwaartse rand niet toe te passen zou de geul te nat maken, waarbij de beoogde natuurfunctie zou verslechteren. Alternatief 1 is hiermee dus hydraulisch gezien geschikt te maken om invulling te geven aan de twee nevendoelestellingen, echter, zo is geoordeeld, niet voldoende met de beoogde watergebonden droge natuur en de op de beoogde Maasheggennatuur met hagen en kruidenrijke graslanden. Bovendien zou alternatief 1 daarmee opschuiven richting alternatief 2 waarbij tevens de behoefte aan watergebonden bedrijventerrein niet zou kunnen worden ingevuld.

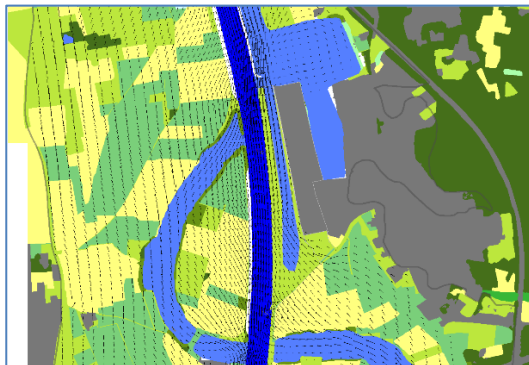
Vervolgantwoord m.b.t. aanpassing alternatief 1: Het MER gaat uit van de maximale verlaging van de oeverstrook, waarbij nog natuurwaarde van betekenis kan optreden, en constateert dat hierbij een waterstandstoename optreedt. Op basis hiervan wordt het alternatief afgewezen. Het omgekeerde is echter niet gedaan: de grens opzoeken wat vergunbaar is en dan de resulterende natuurwaarde beoordelen. In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is dat voor drie varianten alsnog gedaan (zie voor volledige beantwoording hoofdstuk 9 van bijlage 24 bij het ontwerpbestemmingsplan).

Één van die varianten is erop gericht de natuurvariant waterstandsneutraal te maken. Het resultaat is weergegeven in onderstaande figuur.

---

<sup>2</sup> RBK = Rivierkundig Beoordelingskader (Rijkswaterstaat, 2019)

<sup>3</sup> MapTable is een interactief ontwerpinstrument, waarmee direct effecten van ingrepen op waterstanden en stroomsnelheden geanalyseerd kunnen worden. Het is niet geschikt voor detailontwerpen, maar wel voor het verkennen van oplossingsrichtingen.



Hieruit blijkt dat weliswaar aan de randvoorwaarden van hoogwaterveiligheid wordt voldaan, maar niet wordt voldaan aan het gewenste natuurbeeld. Ook valt duidelijk te zien dat de variant opschuift naar alternatief 2. Daarom is er voor gekozen de natuurfunctie, mede ingegeven door de aanwezigheid van de das, in het voorkeursalternatief op een andere wijze in te vullen, zowel ten noorden (10,2 ha) als aanvullend ten zuiden (5,0 ha) van de Boxmeerseweg. Het betreft hoogwaardige natuur die invulling geeft aan de regionale ambitie om ook aan de oostzijde van de Maas te komen tot een Maasheggenlandschap van allure.

- Dit is onder andere relevant, omdat alternatief 1 de meeste kansen biedt voor natuurontwikkeling. De effecten van de alternatieven op de natuur zijn in het MER neutraal tot (licht) negatief beoordeeld. Deze beoordeling is niet altijd goed navolgbaar. Om te beginnen is de stelling dat bij alternatief 2 11,9 ha watergebonden natuur wordt gerealiseerd. Uit de (schematische) verbeelding van dit alternatief is dit moeilijk af te leiden. De silvergroeene zone met de natuurvriendelijke Maasoever bestaat immers al. De bronsgroene zone van het schiereiland is al planologisch beschermd, maar wordt juist voor een groot deel afgegraven. Het is daardoor onduidelijk welke natuur in alternatief 2 wordt gerealiseerd, temeer daar 'watergebonden natuur' niet gedefinieerd is. In de vergelijking met alternatief 1 wordt geconstateerd dat het laatste betere ontwikkelingskansen voor de natuur biedt, maar dat het verschil uiteindelijk klein is door de verplichte natuurcompensatie in alternatief 2. Verplichte compensatie is echter bedoeld om toegebrachte natuurschade te compenseren en kan dus moeilijk als positief effect worden opgevoerd.

Antwoord: Allereerst over de bestaande natuur, de planologische beschermde natuur en de compensatie voor de das. Het totale gebied ten noorden van de Boxmeerseweg omvat momenteel 3,3 ha natuur. Dit betreft in hoofdzaak de natuurvriendelijke oever van Rijkswaterstaat. De rest van het gebied is volledig in agrarisch gebruik. Dit laatste gebied heeft aan de noordkant de bestemming natuur na ontgronding (niet gespecificeerd en kan dus van niks tot alles zijn) en aan de zuidkant in hoofdzaak agrarisch. De compensatie voor de das is niet primair bedoeld als compensatie voor verloren gegane natuur, maar als compensatie voor verloren gegaan (agrarisch) secundair foerageergebied voor de das.

Zoals vervolgens in de gemeentelijke beleidsnotitie (bijlage 31) is aangegeven bestaan er voor het Maasdal meerdere ambities op vijf beleidsthema's. Het plan tracht daar integraal invulling aan te geven. Voor het onderdeel natuur is hiervoor al geconstateerd dat alternatief 1 niet voldoende mogelijkheden biedt om aan alle beleidsthema's gewogen invulling te geven. Daarom is er als alternatief in het voorkeursalternatief voor gekozen de natuur zowel aan de zuidkant (5,0 ha) als aan de noordkant (10,2 ha) van de Boxmeerseweg in te vullen, waarbij door de wijze van invulling tevens de foerageermogelijkheden voor de das worden geoptimaliseerd. De 5,0 ha aan de zuidkant zou er overigens in alternatief 1 niet zijn gekomen, omdat een droge geul aan de noordkant van de Boxmeerseweg voldoende invulling geeft aan natuur en verloren gegaan secundair foerageergebied. Weliswaar is een gedeelte van de natuur aan de noordzijde reeds ingevuld (3,3 ha natuurvriendelijke oever), maar door juist te kiezen voor een daarmee geïntegreerd plan ontstaat een samenhangend duurzaam gebied aan de noord- en zuidzijde van de Boxmeerseweg. Een gebiedsinvulling die er wegens het ontbreken van middelen en

daadkracht zonder dit plan waarschijnlijk niet snel zal komen. Anders gezegd: als gevolg van dit plan wordt natuur ontwikkeld hetgeen anders waarschijnlijk op korte termijn niet zou gebeuren en hetgeen dus een verbetering ten opzichte van de huidige situatie vormt.

- De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan in een aanvulling op het MER een alternatief te onderzoeken waarbij optimaal wordt ingezet op natuurontwikkeling. Dit kan een 'aangepast alternatief 1' of een nieuw alternatief zijn, waarbij wel wordt voldaan aan de randvoorwaarden voor hoogwaterveiligheid en de minimale eisen voor de haven en het bedrijventerrein. De minimale eisen die aan het bedrijventerrein en de haven gesteld worden (zoals minimale kadelenkte) zouden onderbouwd moeten worden op basis van de aanbeveling in 1.

Antwoord: Zoals hiervoor beschreven hebben de initiatiefnemers er voor gekozen om niet een opgewaardeerd alternatief 1 te ontwerpen, omdat dit niet de beoogde kwaliteit aan natuur gaat opleveren. De initiatiefnemers hebben er daarentegen voor gekozen als alternatief een op alternatief 2 gebaseerd en geoptimaliseerd en geïntegreerd voorkeursalternatief te ontwerpen dat wordt aangevuld met 5,0 ha hoogwaardige natuur aan de zuidzijde van de Boxmeerseweg. Niet alleen wordt daarmee invulling gegeven aan de gemeentelijke natuurambitie voor het Maasdal (Maasheggen cultuurlandschap), maar ook aan andere gemeentelijke ambities op het gebied van hoogwaterbescherming, economie en duurzaamheid. Tenslotte wordt gekeken of deze natuur mogelijkheden biedt voor extensieve recreatie voor onder andere de inwoners van het dorp Heijen.

- Verder merkt de Commissie op dat het nieuwe bedrijventerrein buitendijks komt te liggen. Het terrein wordt opgehoogd, maar dat wil niet zeggen dat geen inundatie van het terrein meer zal optreden. Het MER geeft geen informatie over de inundatiefrequentie van het terrein. Voor toekomstige gebruikers van het bedrijventerrein is deze informatie relevant. De Commissie adviseert om bij de besluitvorming inzicht te geven in de te verwachten toekomstige inundatiefrequentie van het nieuwe buitendijkse haventerrein.

Antwoord: De hoogte van het nieuwe bedrijventerrein is 14 m+ NAP. De bijbehorende Maasafvoer volgens de betrekkinglijnen 2019-2020 is ca 3.670 m<sup>3</sup>/s. De hierbij behorende inundatiefrequentie is statistisch eens per 450 jaar (rkm 152).

4. Niet uitgesloten wordt dat voor een aantal woningen de gecumuleerde geluidbelasting toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Het MER en de achtergrondrapportages geven geen helder inzicht in bestaande knelpunten. Zoals in 2. is aangegeven, is ook niet onderzocht welke maatregelen genomen kunnen worden om bestaande knelpunten op te lossen.

Antwoord: Het MER heeft middels een berekening inzicht gegeven in de geluidbelasting van de huidige situatie en de referentiesituatie. Door deze af te zetten tegen de geluidbelasting van de onderzochte alternatieven is wel degelijk inzicht gegeven in de effecten van deze alternatieven. De geluidberekeningen zijn ook vertaald naar een GES-score, om via die methodiek inzicht te krijgen in de leefomgevingskwaliteit. Op basis daarvan is onder meer gekozen voor een zonering van de bedrijfscategorieën en is in beeld gebracht wat de nieuwe gevelbelasting wordt van woningen als gevolg van verkeersgeluid. Overigens zijn deze berekening opnieuw uitgevoerd op basis van de nieuwe verkeerscijfers die in het kader van het ontwerpbestemmingsplan zijn gehanteerd (zie voor een nadere toelichting op de verkeerscijfers hoofdstuk 3 van de Aanvulling MER, dat als bijlage 25 bij het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen). De conclusies van deze aanvullende berekening komen overeen met die van het eerdere voorkeursalternatief. De afname van de verkeersintensiteiten leidt afgerond niet tot een andere geluidbelasting van de onderzochte woningen. De verschillen in geluidbelasting zijn namelijk kleiner dan 0,5 dB, waardoor de belasting afgerond op hele getallen gelijk blijft. Wanneer ook de voorgenomen parallelle wijziging van het kruispunt Hoogveld / Hoofdstraat / De Groote Heeze wordt meegenomen, waarin onder andere stiller asfalt wordt toegepast, dan neemt de geluidbelasting bij 11 van de 19 woningen met een belasting boven de 48 dB af in vergelijking met de referentiesituatie.



Wanneer maximaal invulling wordt gegeven aan de planologische mogelijkheden, dan kan er als gevolg van de verschillende getroffen maatregelen in het ergste geval een situatie ontstaan waarin er sprake is van een cumulatieve geluidtoename van maximaal 1,8 dB. Bij de meeste woningen bedraagt de toename minder dan 1,5 dB. Er zullen echter ook woningen zijn waar de geluidbelasting afneemt. Dit levert binnen de GES-score een beperkte verschuiving op van woningen binnen GES-classes. In alle gevallen wordt voldaan aan de wettelijke geluidnormen. Het planvoornemen geeft invulling aan de ambitie om de watergebonden bedrijvigheid te versterken in combinatie met hoogwaterbescherming en natuurontwikkeling. Daarbij zijn alle belangen en alle voors- en tegens zorgvuldig afgewogen. Deze relatief beperkte toename van geluidhinder is in relatie tot de totaalontwikkeling acceptabel. Ten overvloede wordt nog opgemerkt dat een toename van de cumulatieve geluidbelasting tot 2 dB in de praktijk nauwelijks waarneembaar is.

5. De Commissie wijst er – mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen – op dat de uitgangspunten waarop de stikstofberekeningen zijn gebaseerd onvoldoende onderbouwd zijn. Bovendien is nog onduidelijk in hoeverre de gehanteerde aannames nageleefd kunnen en zullen worden. De volgende punten zijn daarbij vooral van belang:

- **Aantallen vaarbewegingen als gevolg van het onderwaterdepot.** Het MER gaat uit van gemiddeld 5 aan- en afmerende schepen per dag. Het is onduidelijk in hoeverre daarbij rekening is gehouden met het vullen en leeghalen van het onderwaterdepot.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de verschillende inspraakreacties.

- **Extra vaar- en vrachtwagenbewegingen door de nieuwe haven.** Mede door het onderwaterdepot kan het voornemen leiden tot een toename van het scheepvaart- en vrachtwagenverkeer. In de stikstofberekeningen is de extra emissie door toename van het scheepvaartverkeer op de Maas en van het wegverkeer de N271 en A77 ten onrechte niet mee genomen. Ook als de toename van het verkeer relatief gering is ten opzichte van de huidige situatie, is deze relevant voor de uitstoot en depositie van stikstof.

Antwoord: Vanwege de release van AERIUS 2020 per 15 oktober zijn de stikstofberekeningen geactualiseerd, zie hiervoor het Aanvullend MER (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan). In dit nieuwe onderzoek is de toename van het scheepvaart- en (vracht)verkeer meegenomen tot het moment waarop dit verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Ten aanzien van het extra scheepvaartverkeer betreft dit de afstand tot aan de hoofdvaarweg (de Maas). Ten aanzien van het (vracht)verkeer is hiertoe rekening gehouden met extra verkeer over de Hoofdstraat en de N271 tot aan de aansluiting met de N264 (noordelijke richting) en de A77 (zuidelijke richting). Een nadere onderbouwing is opgenomen in het Aanvulling onderzoek stikstofdepositie.

Overigens is naar aanleiding van verschillende inspraakreacties besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Het onderwaterdepot is daarom niet meegenomen in de nieuwe berekening.

- **Kentallen voor industriële emissies.** In de eerste berekening van stikstofemissies is gebruik gemaakt van 'kentallen' voor bepaalde typen bedrijven. In de tweede berekening zijn deze emissiekentallen aangepast, op basis van gebiedsspecifieke uitgangspunten. Deze kentallen zijn een factor 21 tot 83 lager dan bij de oorspronkelijke berekeningen. Het MER geeft aan dat gestreefd zal worden naar zoveel mogelijk emissieloze aanleg- en bedrijfsprocessen, maar onduidelijk blijft in hoeverre een twintigvoudige reductie realistisch en uitvoerbaar is.

Antwoord: In de eerste berekeningen zijn algemene kentallen voor bedrijventerreinen gebruikt, afgeleid uit CBS-gegevens over de periode 2010-2015 en representatief voor een gemiddeld, bestaand bedrijventerrein. Voor de uitbreiding van Haven Heijen is vervolgens uitgegaan van een



duurzaam en emissiearm bedrijventerrein: er zullen geen grote stationaire emissiebronnen (zoals stookinstallaties) toegestaan worden en er zal voor wat betreft (mobiele) werktuigen gebruik worden gemaakt van elektrisch materieel of materieel van minimaal stage klasse IV/V. Voor Haven Heijen is hiertoe rekening gehouden met een in de regels van het bestemmingsplan verankerd emissiekental van 68 kg NO<sub>x</sub>/ha/jaar vanwege (hoofdzakelijk) mobiele werktuigen.

Om dit emissiekental te toetsen is enerzijds een toets uitgevoerd of bijvoorbeeld soortgelijke activiteiten als die van de initiatiefnemers in deze regels zouden passen. Uit de toetsing blijkt dat dit het geval is. Daarnaast is dit emissiekental vergeleken met de uitgangspunten in het rapport 'Emissiekentallen NO<sub>x</sub> en NH<sub>3</sub> voor PAS / AERIUS (Tauw, 31-8-2018). De emissie van 68 kg/ha/jaar blijkt niet veel hoger dan het in dat rapport bepaalde kental van 66 kg NO<sub>x</sub>/ha/jaar voor mobiele werktuigen op bestaande bedrijventerreinen (mix van stage II/III/IV). Aangezien tussen stage III en stage IV doorgaans een factor 3 emissiereductie zit, kan worden gesteld dat een emissie van 68 kg/ha/jaar en lager voor Haven Heijen zeker haalbaar zal zijn. In het aanvullend onderzoek stikstofdepositie (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan) is een nadere onderbouwing opgenomen. Daarmee is de reductie die uit de berekeningen naar voren komt realistisch en zoals gezegd tevens verankerd in de regels van het bestemmingsplan.

- **De huidige bemesting in het plangebied.** De berekeningen gaan uit van vlakdekkende bemesting volgens de hoogste bemestingsnorm. In werkelijkheid lijkt niet het hele plangebied bemest te worden en geldt de hoge (derogatie)norm voor bemesting niet overal. Voor de stikstofberekening dient te worden uitgegaan van de reële huidige situatie. De huidige stikstofemissies in het MER zijn daardoor mogelijk te hoog ingeschat.
- Antwoord: De hoeveelheid NH<sub>3</sub> die vervluchtigt uit mest hangt af van verschillende factoren, onder andere de totale hoeveelheid mest en de hoeveelheid stikstof in de mest. Dieraantallen zijn bepalend voor de totale hoeveelheid mest, terwijl de hoeveelheid stikstof in voer vooral bepalend is voor de hoeveelheid stikstof in de mest. Omdat niet bekend is hoeveel mest er exact wordt aangebracht is voor de berekening uitgegaan van de stikstofgebruiksnormen. Dit is in lijn met het advies van de commissie Remkes. De mate van vervluchtiging is sterk afhankelijk van de temperatuur, het mestoppervlak dat aan de lucht wordt blootgesteld (bemestingstechniek), de tijdsperiode dat de mest aan de lucht wordt blootgesteld en de vochtigheid. Daarnaast vindt ook bij toepassing van kunstmest op landbouwgronden emissie van ammoniak plaats.

Omdat niet bekend is hoeveel NH<sub>3</sub> exact vervluchtigt is uitgegaan van (emissie)kentallen en vervluchtigingspercentages per bemestingstechniek uit de literatuur. Dit leidt in voorliggende situatie tot een NH<sub>3</sub>-emissie van gemiddeld ca. 15 kg NH<sub>3</sub>/ha landbouwgrond/jaar. Een dergelijke emissie kan zelfs enigszins als conservatief worden beschouwd in vergelijking met emissiegegevens van landbouwgronden afkomstig van emissieregistratie (gemiddeld ca. 24 kg N/ha/jaar) of in vergelijking met emissiegegevens uit onderzoeken bij andere bestemmingsplanprocedures. Een nadere onderbouwing is opgenomen in het aanvullend onderzoek stikstofdepositie.

Tenslotte is naar aanleiding van o.a. het nieuwe AERIUS-model (van 15 oktober 2020) een nieuwe berekening uitgevoerd van de stikstofdepositie. In het aangepaste rapport is opnieuw gekeken naar de bemesting van het plangebied. Daarbij bleek inderdaad dat niet voor alle percelen de juiste gegevens gebruikt zijn. Dit is in de nieuwe berekening aangepast. Uit de nieuwe berekening komt een hogere stikstofdepositie naar voren dan in de eerdere berekening. Omdat er een lagere stikstofemissie geldt vanuit de bemesting, is een oplossing gevonden middels het extern salderen van de stikstofdepositie. In het aanvullend onderzoek stikstofdepositie (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan) zijn de nieuwe aannames en uitgangspunten voor de emissie en depositie en de compensatie daarvan nader onderbouwd.

- De Commissie adviseert om voorafgaand aan de besluitvorming over het bestemmingsplan in een aanvulling op het MER de gehanteerde aannames en uitgangspunten voor de emissie en depositie

van stikstof aan te passen en nader te onderbouwen, rekening houdend met bovenstaande punten. Ga daarbij ook in op de wijze waarop de uitgangspunten en maatregelen geborgd kunnen worden. Behalve genoemde emissieloze aanleg- en bedrijfsprocessen kan het hierbij ook gaan om het toekomstig beheer van de natuur in het plangebied.

Antwoord: In het aanvullend onderzoek stikstofdepositie (bijlage 32) zijn de gehanteerde aannames en uitgangspunten voor de emissie en depositie van stikstof nader onderbouwd en geactualiseerd op basis van de meest recente inzichten (onder andere op basis van AERIUS 2020).

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen. Het aangevulde MER kan vervolgens opnieuw gepubliceerd worden bij het ontwerpbestemmingsplan en betrokken worden bij het besluit over het definitieve plan.

Antwoord: In bijlage 25 van het ontwerpbestemmingsplan is een Aanvulling MER opgenomen. Hierin zijn de punten die om een nadere onderbouwing vroegen uitgewerkt.

### **3. Vragen gesprekstafels**

In juni 2020 heeft de gemeente 4 gesprekstafels georganiseerd. De vragen die daarbij zijn behandeld zijn in dit hoofdstuk samengevat en voorzien van een reactie van de gemeente. Wijzigingen die naar aanleiding van vragen en reacties in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd zijn weergegeven in hoofdstuk 1.

#### **3.1. Vragen gesprekstafels**

##### **a. Gesprekstafel Natuur en milieu (luchtkwaliteit, stikstofuitstoot o.a.)**

- Reclamant 1: Reclamant vraagt zich af waarop de prognoses gebaseerd zijn en hoe hard deze prognoses zijn.

Antwoord: Onduidelijk is welke prognoses reclamant bedoelt. Voor wat betreft de nieuwe bedrijvigheid en de bijbehorende verkeersaantrekkende werking geldt dat deze zijn gebaseerd op algemeen erkende worst-case CROW-kentallen voor nieuwe bedrijventerreinen. Het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) is een landelijk kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid. De prognoses voor stikstofuitstoot en luchtkwaliteit zijn weer op die CROW-kentallen gebaseerd en mogen dan ook eveneens als worst-case worden gekwalificeerd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de bijlagen die bij het voorontwerpbestemmingsplan hebben gezeten en in het kader van het ontwerpbestemmingsplan opnieuw zijn toegevoegd (en waar nodig zijn geactualiseerd).

- Reclamant 2: Reclamant vraagt zich af of het rapport van Sweco het enig ingediende document betreft dat het effect op het milieu aangeeft. Reclamant wijst erop dat dit rapport in opdracht van 'Teunesen zand en grint B.V.', mede namens AVG Bedrijven, is opgesteld. Reclamanten plaatst op dit punt kanttekeningen bij de onafhankelijkheid van Sweco. Dit rapport stelt bijvoorbeeld dat door de aanleg van de haven minder stikstofdepositie zal plaatsvinden. Reclamant vindt dat betwistbaar.

Antwoord: Het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken is in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk gecontroleerd / getoetst aan de geldende wet- en regelgeving door de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennep, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Er is geen enkele reden om te twijfelen aan de deskundigheid en onafhankelijkheid van de ingeschakelde onderzoeksbureaus. De juistheid, volledigheid en compleetheid van de aan het bestemmingsplan ten grondslag gelegde rapporten is daarmee voldoende geborgd.

Nadere toelichting: De gebruikelijke praktijk is dat de aanvrager zelf onderzoek dient te doen voor zijn project. Vergelijking als volgt: als u een woning wilt bouwen, laat u een architect de bouwtekeningen maken en eventuele onderzoeken zoals bodemonderzoek uitvoeren. Vervolgens vraagt u de vergunning

aan bij de gemeente die de aanvraag toetst. Bij grote projecten werkt dit exact hetzelfde. Als het onderzoek na toetsing door de gemeente en andere overheden niet voldoende is, komt er geen toestemming voor het project. Vergelijk dat ook met u vergunningaanvraag voor uw woning: als de bouwtekeningen niet goed zijn, krijgt u ook geen bouwvergunning voor de woning.

- Reclamant 2: Reclamant vraagt zich af of er een nieuwe of aanvullend rapport over het effect op het milieu gemaakt kan worden waarbij ook andere partijen worden betrokken.

Antwoord: Zie voorgaande beantwoording. Hier is geen enkele reden toe.

- Reclamant 2: Reclamant vraagt zich af wat de procedure is om de stellingen in het rapport van Sweco te betwisten. Reclamant plaatst in dit verband kanttekeningen bij de verschillende stellingen die in dat rapport worden betrokken.

Antwoord: De procedure hiervoor is dat een ieder zijn mening/bezwaar kan laten weten gedurende de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan (middels een inspraakreactie) en vervolgens opnieuw gedurende de inzagetermijn van het ontwerpbestemmingsplan (middels een zienswijze). Bij de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan is hier reeds gebruik van gemaakt, waaronder ook door de betreffende inspreker.

- Reclamant 2: Reclamant vraagt zich af of het mogelijk is de gegevens, formules en methodiek die gebruikt zijn in de AERIUS berekening te krijgen zodat deze berekening nagedaan kan worden en daardoor ook kan worden gecheckt.

Antwoord: Het rapport en de bijlagen met de AERIUS-rekenresultaten bevatten alle gegevens om de berekeningen te controleren. De complete onderzoeksrapporten zijn terug te vinden op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl). Voor wat betreft de rekenmethodiek wordt ook verwezen naar de website van AERIUS met bijbehorende factsheets die door het Rijk worden uitgegeven, zie <https://www.aerius.nl/nl> Hierbij wordt benadrukt dat AERIUS het landelijk gebruikte rekeninstrument is om dergelijke berekeningen te maken.

- Reclamant 3: Reclamant plaatst kanttekeningen bij de wenselijkheid om de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen planologisch te faciliteren in Heijen.

Antwoord: Een deel van het nieuwe terrein zal worden gebruikt door de initiatiefnemers, zijnde AVG en Teunesen. Daarnaast wordt het terrein toegankelijk voor nieuwe bedrijven, voor zover die passen binnen de lijst van bedrijven die bij de regels van het bestemmingsplan zit. Naast deze economische en werkgelegenheidsdoelen heeft dit project ook neven doelen zoals hoogwaterbescherming en verbetering van de natuurkwaliteit.

- Reclamant 4: Reclamant wijst erop dat de VBG (Viswater Beheervereniging Gennep, hengelsport vereniging met ruim 3.000 leden) zeer bezorgd is over de te realiseren onderwatergrindinstallatie. Reclamant vraagt zich af welke effecten dit heeft op de waterkwaliteit, gedurende de realisatie en na ingebruikneming van de installatie. Tevens vraagt reclamant zich af welke effecten de beoogde ontwikkeling heeft op de visstand en in ruimere zin alle onderwaterleven in de Paesplas en aanliggende haven.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan deze zienswijze.

- Reclamant 4: Reclamant vraagt zich af of er in de toekomst nog (grote) viswedstrijden zijn te houden.

Antwoord: De met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen staan niet in de weg aan het

organiseren van grote viswedstrijden. Zo kan bijvoorbeeld straks in de zogeheten draaikom van de havenuitbreiding worden gevist.

- Reclamant 5: Reclamant vraagt zich af wat de gevolgen van de grotere opening naar de Paesplas zullen zijn, zoals bijvoorbeeld de gevolgen van de toename van scheepvaart.

Antwoord: De grotere opening is een project van Rijkswaterstaat dat niet samenhangt met de uitbreiding van de haven, maar met de overheidsplannen om de Maas bevaarbaar te maken voor schepen van Klasse Vb.. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat deze grotere opening er sowieso gaat komen, totaal losstaand van dit project. De gevolgen van deze grotere opening zijn dan ook geen onderdeel van deze bestemmingsplan- en m.e.r.-procedure. De landtong die parallel aan de nieuwe haven ligt wordt door de uitbreiding van de haven wel smaller maar niet korter. De landtong zal zijn golfbrekende functie onverminderd goed kunnen blijven vervullen.

Verder neemt het aantal scheepvaartbewegingen toe met gemiddeld 5 per dag. De gevolgen hiervan zijn in het MER onderzocht en maken integraal onderdeel uit van bijvoorbeeld de onderzoeken naar scheepvaartveiligheid, geluidhinder en luchtkwaliteit. Voor scheepvaartveiligheid worden geen effecten verwacht. Het aandeel van de scheepvaart in de andere aspecten is niet concreet benoemd. Wel blijkt dat de effecten van aspecten zoals geluid en luchtkwaliteit beperkt zijn, inclusief de extra scheepvaartbewegingen.

- Reclamant 6: Reclamant wijst erop dat de luchtkwaliteit reeds een grote zorg in deze omgeving is. Gelet hierop vraagt reclamant zich af waarom ingestemd wordt met het doorgaan van de Havenuitbreiding, nu deze uitbreiding zal leiden tot een nog grotere lucht- en milieuvervuiling.

Antwoord: De luchtkwaliteit in de gemeente Gennepe voldoet aan de landelijke normen. Daarbij is van belang dat de luchtkwaliteit door veel verschillende zaken van buitenaf wordt beïnvloed waar de gemeente alsook de initiatiefnemers geen invloed op hebben. De uitbreiding van Haven Heijen leidt daarbij niet tot een grote verandering in deze luchtkwaliteit en blijft binnen de geldende landelijke normen.

- Reclamant 7: Reclamant vraagt zich af hoe men de luchtkwaliteit wil handhaven op het huidige niveau.

Antwoord: De luchtkwaliteit voldoet nu en ook na realisatie van de havenuitbreiding aan de wettelijk vastgelegde normen. De nieuw te vestigen bedrijven en de transportmiddelen die op het bedrijventerrein gebruikt zullen gaan worden dienen te voldoen aan de geldende milieuregels en bestemmingsplanregels, zodat de luchtkwaliteit niet verslechtert.

- Reclamant 8: Reclamant wijst erop dat in de aan het voorontwerpbestemmingsplan ten grondslag gelegde stukken wordt gesteld dat er geen negatieve effecten zullen zijn voor "beschermde" soorten. Dit is logisch volgens reclamant, omdat die beschermde soorten al grotendeels weg zijn door menselijke en in dit geval plaatselijke "ontginning" van de natuurlijke habitat. Naar het oordeel van reclamant zullen er wel degelijk negatieve effecten zijn, als gevolg van het storten en weer verwijderen van "grondstoffen" in een onderwaterdepot. Misschien niet voor de niet meer aanwezige beschermde soorten, maar wel voor de nog wel aanwezige soorten, aldus reclamant.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt ook tegemoetgekomen aan deze inspraakreactie. Los van het gestelde over het onderwaterdepot is naar alle beschermde soorten in het totale plangebied zorgvuldig onderzoek gedaan, dus ook op land. Het rapport maakt als zodanig onderdeel uit van het ontwerpbestemmingsplan.

Reclamant 9: Reclamant vraagt zich af of het effect op de flora en fauna in de Paesplas is onderzocht.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de

woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan deze inspraakreactie.

- Reclamant 9: Naar het oordeel van reclamanten neemt door de uitbreiding van de haven het scheepvaartverkeer en het transport naar en van de haven toe. Schepen hebben, zo stellen reclamanten, nog steeds zeer vervuulende motoren, er zal nog meer luchtvervuiling plaatsvinden (zoals stikstof, fijnstof etc.) ook de aan-en afvoer met vrachtwagens, ook sterke vervuilers, zal toenemen. Reclamanten vragen zich af op welke wijze is vastgesteld hoeveel extra luchtvervuiling er ontstaat door het toenemende scheepvaartverkeer.

Antwoord: Er is voor het bestemmingsplan en het MER een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Dit document is mede ter inzage gelegd bij het (voor)ontwerpbestemmingsplan. In de luchtkwaliteitsberekeningen is de bijdrage van het extra scheepvaartverkeer vastgesteld op basis van emissiekentallen en modelberekeningen. Hiervoor wordt onder meer ook verwezen naar de AERIUS-factsheet "Emissieberekening binnenvaartschepen (<https://www.aerius.nl/nl/factsheets/emissieberekening-binnenvaartschepen/16-09-2019>). Uit dit onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de geldende wettelijke normen.

- Reclamant 9: Reclamant vraagt zich af op welke wijze de gemeente permanent gaat monitoren (door bijvoorbeeld sensoren te plaatsen in het gebied voor een permanente bewaking van de volksgezondheid). Tevens vraagt reclamant zich af op welke wijze de gemeente gaat handhaven bij een te zware belasting.

Antwoord: Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan en MER blijkt dat voor alle milieuaspecten voldaan wordt aan de wettelijk geldende normen. De luchtkwaliteit wordt gemonitord op dezelfde wijze als dat nu ook al gebeurt. Daarnaast dienen bedrijven die zich op het nieuwe terrein gaan vestigen te voldoen aan de geldende milieuregels. Naast de gemeente zijn ook andere overheden zoals de provincie (deels) verantwoordelijk voor de handhaving van die regels.

- Reclamant 9: Reclamant stelt dat als gevolg van de toename van industriële activiteiten, er planschade zal ontstaan. De Waterwoonwijk wordt zwaar getroffen en ook andere gebieden in Heijen worden direct aangetast in hun leefomgeving. Het gebied wordt opgehoogd met ca. 3 meter, waarbij er een bebouwing van maximaal 20 meter wordt toegestaan plus nog eens extra 4 meter in totaal dus 27 meter. Dit kan inhouden, zo stelt reclamant, dat het uitzicht zal verslechteren. Ook geldt er, zo stelt reclamant, geen restrictie voor het opslaan van bergen zand en puin. De hoogtes van deze bergen zijn onbeperkt in te vullen, met alle gevolgen van dien, vervuiling van het uitzicht, bij wind het verwaaien van zand e.d., aldus reclamant. Hierdoor verandert ook het uitzicht en leefmilieu en hierdoor ontstaat ook planschade. Reclamant vraagt zich af op welke wijze de gemeente het planschadebedrag gaat vaststellen en of dit randvoorwaardelijk wordt voor het vast te stellen bestemmingsplan.

Antwoord: De planschadeprocedure is wettelijk geregeld (zie artikel 6.1 e.v. van de Wet ruimtelijke ordening). Planschadeverzoeken kunnen na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan ingediend worden bij het college van burgemeester en wethouders en worden afgehandeld conform de gemeentelijke en wettelijke procedures die gelden voor planschadeverzoeken. Onderdeel daarvan kan inderdaad ook een taxatie zijn. De gemeente zal eventuele planschade volledig verhalen op initiatiefnemers. Overigens worden niet alle stellingen van reclamant op dit punt inhoudelijk gedeeld maar wordt daar nu verder niet op ingegaan omdat de vraag op het onderwerp planschade betrekking had.

- Reclamant 9: Reclamant wijst er op dat lichtmasten mogen worden geplaatst met een maximumhoogte van 20 meter op het nieuwe terrein en dat hierdoor het leefmilieu wordt aangetast. Reclamant vraagt op welke manier men gaat voorkomen dat reclamant niet getroffen wordt door lichtvervuiling.

Antwoord: In het MER en voorontwerpbestemmingsplan was nog niet ingegaan op lichthinder. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is aanvullend een notitie opgesteld over de effecten als



gevolg van lichthinder (zie bijlage 30 bij het ontwerpbestemmingsplan). In deze notitie wordt uitgelegd dat voor lichthinder richtlijnen bestaan, die gekoppeld zijn aan het Activiteitenbesluit (Artikel 2.1). In het Activiteitenbesluit staan landelijk geldende milieuregels. De richtlijn is uitgangspunt voor dit project. Als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen zal de zone met verlichting worden verbreed in de richting van de Maas. Lichthinder bij de dichtstbijzijnde woning/woonark wordt door het volgen van de richtlijn voorkomen.

Met betrekking tot beschermde soorten is beoordeeld in hoeverre lichtverstoring een negatief effect heeft op de gunstige staat van instandhouding van relevante soorten. De verlichting op het nieuwe bedrijventerrein wordt zodanig dat lichtverstoring op voorhand is uitgesloten.

- Reclamant 9: Reclamant merkt op dat de opening naar de Paesplas wordt vergroot en dat daarnaast een groot deel van de landtong, inclusief de bomen en de begroeiing wordt weggehaald. Het effect hiervan is volgens reclamant dat de wind “minder wordt gebroken”, hetgeen leidt tot meer golfslag en stroming. Deze golfslag en stroming zullen meer dan nu al het geval is “een aanslag” op de woonark en op het veilig wonen van reclamant doen. Reclamant vraagt op welke manier een protocol wordt opgesteld, zodat toekomstige schades verhaald kunnen worden op de gemeente dan wel op Rijkswaterstaat.

Antwoord: De grotere opening is een project van Rijkswaterstaat dat niet samenhangt met de uitbreiding van de haven. Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat deze vergroting sowieso plaats zal vinden. De gevolgen van deze grotere opening zijn dan ook geen onderdeel van deze bestemmingsplan en m.e.r.-procedure. De landtong die parallel aan de nieuwe haven ligt wordt door de uitbreiding van de haven wel smaller maar niet korter. De landtong zal zijn golfbrekende functie onverminderd goed kunnen blijven vervullen.

Daarnaast is naar aanleiding van gesprekken met reclamant besloten om een smalle strook van de bestaande landstrook tussen de nieuwe haven en de woonarken te behouden. Daarmee wordt extra strijklengte op het water en hogere golven als gevolg daarvan voorkomen. Deze wijziging is in de verbeelding van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

Overigens merken wij nog op:

- dat de ligplaatsen worden gehuurd van Rijkswaterstaat en niet van de gemeente;
- dat de bomen en begroeiing grotendeels door Rijkswaterstaat zijn weggehaald in het kader van het project ‘Stroomlijn’.

- Reclamant 9: Reclamant stelt dat er meer scheepvaartverkeer komt. Door de toename van de scheepvaart zal volgens reclamant steeds meer verzanding bij de ligplaatsen van de woonboten plaats vinden. Volgens reclamant is in het hydraulisch onderzoek er geen sprake van golfslag, maar van stroming. Dit leidt volgens reclamant tot overlast en tot het verplaatsen van grond. Hierdoor komt reclamant meer en meer letterlijk vast te liggen op de ondergrond. Vooral bij de steeds vaker voorkomende lage waterstanden. De krachten die dan ontstaan tasten volgens reclamant de constructie van de woonboten aan, met als gevolg schade, onveiligheid. Reclamant vraagt op welke manier een protocol wordt opgesteld, zodat toekomstige schades verhaald kunnen worden op de gemeente, Rijkswaterstaat, initiatiefnemers. Reclamant vraagt of dit protocol een voorwaardelijk onderdeel van het gewijzigde bestemmingplan wordt.

Antwoord: Hierover merken wij op dat:

- de ligplaatsen worden gehuurd van Rijkswaterstaat en niet van de gemeente; Rijkswaterstaat is dan ook primair aanspreekpunt en verantwoordelijk vanuit haar rol als verhuurder;
- de opening van de Paesplas sowieso wordt vergroot, ook als dit project niet doorgaat. Dit is beleid van Rijkswaterstaat;
- de bomen en begroeiing grotendeels door Rijkswaterstaat is weggehaald in het kader van het project ‘Stroomlijn’.

Verder geven de uitgevoerde onderzoeken geen indicatie dat de door reclamant gestelde schade en



onveiligheid zal optreden.

- Reclamant 9: Reclamant stelt dat er al langere tijd kritiek is op de plannen en de gevolgen van de uitbreiding van de haven. De onderzoeken zijn opgezet en betaald door de initiatiefnemers. Reclamant merkt op dat gemeente ervoor kiest om zelf geen nader onderzoek uit te voeren ondanks de kritiek en vraagt waarom de gemeente zelf geen onderzoeken uitvoert. De gedane onderzoeken zijn volgens reclamant een kwestie van input en output.

Antwoord: Het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken is in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk uitgebreid getoetst aan de Nederlandse wet- en regelgeving door de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennep, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Er is geen enkele reden om te twifelen aan de onafhankelijkheid van de onderzoeksbureaus. De juistheid, volledigheid en compleetheid is daarmee voldoende geborgd.

- Reclamant 9: Reclamant stelt dat het integraal beleidsplan woonboten 2010 bedoeld is om woonboten in de Rijksvluchthaven een goede beleidsmatige en juridische basis te geven. Volgens reclamant is het vanzelfsprekend dat dat dit beleid ook anno 2020 nog de basis vormt voor de rechtspositie van- en het door de gemeente omgaan met de woonboten en hun bewoners in de Rijksvluchthaven. Reclamant vraagt om dit te bevestigen.

Antwoord: Ter voorbereiding van het Bestemmingsplan Buitengebied 2012 is in 2010 de ambtelijke notitie "Integraal Beleid Locatie woonboten Rijksvluchthaven" opgesteld. Deze notitie is nooit formeel vastgesteld. Het betrof een ambtelijke voorbereiding op genoemd bestemmingsplan. Wat in 2012 wel is vastgesteld is het betreffende bestemmingsplan. Wat daarin is gesteld m.b.t. de woonboten is dan ook rechtsgeldig. Het interne document uit 2010 is niet vastgesteld en heeft dan ook geen beleidsmatige en juridische status.

- Reclamant 9: Volgens reclamant bevat het integraal beleidsplan woonboten 2010 verwijzingen naar zaken die destijds niet wettelijk geregeld waren, maar waar inmiddels wetgeving over is. Reclamant stelt dat naleving van dat beleid (of helemaal onvermijdbaar naleving van de betreffende wetgeving) bij uitbreiding van de haven kostbaar kan uitpakken, zeker als die uitbreiding niet alleen een kwantitatieve uitbreiding, maar ook een uitbreiding in de aard van de industrie is. Reclamant vraagt of men de betreffende kosten in het kader van de overwegingen om al dan niet tot vergunning te komen meegenomen en gebudgetteerd heeft.

Antwoord: Ter voorbereiding van het Bestemmingsplan Buitengebied 2012 is binnen de gemeente Gennep in 2010 de ambtelijke notitie "Integraal Beleid Locatie woonboten Rijksvluchthaven" opgesteld. Deze notitie is nooit formeel vastgesteld. Het betrof een ambtelijke voorbereiding op genoemd bestemmingsplan. Wat in 2012 wel is vastgesteld is het betreffende bestemmingsplan. Wat daarin is gesteld m.b.t. de woonboten is dan ook nog steeds rechtsgeldig.

Overigens is ons niet duidelijk op welke kosten gedoeld wordt. De woonarken zijn middels een functieaanduiding "ligplaats" in het bestemmingsplan Buitengebied opgenomen. In de relevante onderzoeken voor dit project is aandacht besteed aan de woonarken. Uit die onderzoeken blijkt dat voldaan wordt aan de geldende wet- en regelgeving. Verder worden – zoals eerder aangegeven – de ligplaatsen gehuurd van Rijkswaterstaat en niet van de gemeente.

- Reclamant 9: Reclamant merkt op dat er gesproken wordt over een leefbare en veilige omgeving. Door meer vervoer zal de lucht- en waterkwaliteit en dus de vervuiling volgens reclamant toenemen, zowel door de vrachtwagens als ook door de scheepvaart. De scheepvaart mag volgens reclamant wel lozen in het oppervlaktewater terwijl reclamant aangesloten dient te zijn op de riolering. Voor het milieu betekent deze industriële uitbreiding een achteruitgang aldus reclamant. Reclamant vraagt op welke manier men gaat of laat handhaven dat het water door het legen van de sceptictanks van de schepen wordt

voorkomen.

Antwoord: Op dit moment is het wettelijk niet verboden dat schepen die gebruik maken van de vluchthaven bij Heijen hun afvalwater (waaronder toiletwater) in het oppervlaktewater brengen. Dit kan dan op dit moment ook niet worden voorkomen. Onder de aanstaande Omgevingswet is hiervoor wel een wettelijke bepaling opgenomen. Hoofdstuk 17 van het Besluit activiteit leefomgeving (Bal) gaat regels bevatten over lozingen van vaartuigen (waaronder schepen) op binnenwateren. Overigens is Rijkswaterstaat bevoegd gezag en daarmee de handhavende partij en niet de gemeente.

- Reclamant 9: Reclamant vraagt zich af hoe de bufferzones eruit gaan zien en of er geluidschermen, golfbrekers en windschermen op het water komen. Reclamant vraagt zich af hoe lichtvervuiling wordt tegen gegaan.

Antwoord: Als het gaat om geluid en lichthinder, zie eerdere beantwoording. Hiervoor worden geen effecten verwacht op basis waarvan dergelijke maatregelen nodig zijn. Om de kans op hinder als gevolg van wind en golfslag te voorkomen is het ontwerpbestemmingsplan aangepast. Naar aanleiding van gesprekken met reclamant is besloten om een smalle strook van de bestaande landstrook tussen de nieuwe haven en de woonarken te behouden. Daarmee worden extra strijklengte op het water en hogere golven als gevolg daarvan voorkomen. Deze wijziging is op de verbeelding en in de regels van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen.

#### **b. Gesprekstafel Verkeer (ontsluitingsroute en inrichting kruising en fietspad o.a.)**

- Reclamant 10: Reclamant is van mening dat de ontsluitingsroute niet kan blijven zoals hij nu is. Dit is volgens reclamant te belastend voor de Hoofdstraat die nu al erg veel last heeft van het verkeer. Volgens reclamant is er een mogelijkheid om de weg achter de Hoofdstraat door te leggen.

Antwoord: Voor het MER is een analyse uitgevoerd naar mogelijke alternatieve ontsluitingsvarianten (Bijlage bij Oplegrapportage, Aanvullend onderzoek ontsluitingsvarianten Hoogveld, 30 maart 2020). Uit deze analyse blijkt dat de hoofdstroom van het (vracht)verkeer van en naar de Haven het beste (lees: snelste, meest veilig en tegen de minste ruimtelijke en economische impact) via de Hoofdstraat afgewikkeld kan worden, conform de huidige route. Alle onderzochte ontsluitingsvarianten via Hoogveld (om een deel van de Hoofdstraat te ontzien) zorgen in vergelijking met de huidige route via de Hoofdstraat in meer of mindere mate voor een verslechtering op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag en/of economische impact.

- Reclamant 11: Reclamant vraagt zich af waarom de ontsluitingsroute niet over het Hoogveld in plaats van over de Hoofdstraat gelegd kan worden met dan bijvoorbeeld een kruising ter hoogte van huidige ingang Teunesen op de Hoofdstraat.

Antwoord: Er is een aanvullende analyse uitgevoerd naar mogelijke alternatieve ontsluitingsvarianten (Bijlage bij Oplegrapportage aanvullend onderzoek ontsluitingsvarianten Hoogveld, 30 maart 2020). Uit deze analyse blijkt dat de hoofdstroom van het (vracht)verkeer van en naar de Haven het beste (lees: snelste, meest veilig en tegen de minste ruimtelijke en economische impact) via de Hoofdstraat afgewikkeld kan worden conform de huidige route. Alle onderzochte ontsluitingsvarianten via Hoogveld (om een deel van de Hoofdstraat te ontzien) zorgen in vergelijking met de huidige route via de Hoofdstraat in meer of mindere mate voor een verslechtering op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag en/of economische impact.

- Reclamant 12: Reclamant vindt transport over water op zich prima, maar niet dat de overslag plaatsvindt in de haven Heijen. De verkeersafwikkeling bij en rond de kern Heijen is volgens reclamant een probleem en belastend. De verkeersprognose haven is volgens reclamant 9000 mtv/etmaal en voor Arvato 7.500 mtv/etm. Daarbij is er volgens reclamant nog vrachtverkeer uit Duitsland en De Banen Milsbeek, hierdoor kan dit oplopen tot 20.000 mtv/etm. Reclamant vraagt hoe men voor een duurzame oplossing op basis van de groeiprognoses kan zorgen voor de komende 40 jaren; duurzaam voor de inwoners van Heijen, Gennepe zuid, de initiatiefnemers en de gemeente.

Antwoord: De aantallen die reclamant in zijn inspraakreactie noemt, zijn niet juist. In de Achtergrondrapportage Verkeer van 7 december 2018 zijn de intensiteiten en prognoses gepresenteerd voor de wegen van en naar de Haven Heijen. Op het noordelijk deel van de Hoofdstraat, net ten zuiden van de N271, reden in 2016 7.500 mvt/etm waarvan 2.100 vrachtauto's (op basis van een verkeerstelling met telsingangen). In het MER is onderzocht hoeveel wegverkeer er maximaal bij komt als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen. Dit betrof 2.232 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag (1.742 personenauto's en 490 vrachtwagens).

Ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan was dit onderzoek gebaseerd op een uiterste situatie waarin het gehele terrein wordt gebruikt door bedrijven met een maximale verkeersaantrekkende werking. Daarmee is de effectvergelijking in het MER uitgevoerd. Voor het ontwerpbestemmingsplan zullen op basis van geactualiseerde verkeersprognoses de te verwachten verkeersintensiteiten lager liggen dan aanvankelijk werd aangenomen.. Op basis hiervan wordt uitgegaan van een verkeerstoename van circa 1.161 motorvoertuigen per etmaal, waaronder circa 228 vrachtwagens. De nieuwe verkeersanalyse is opgenomen in hoofdstuk 3 van de aanvulling op het milieueffectrapport (bijlage 25 bij het ontwerpbestemmingsplan). Uit het regionale verkeersmodel van de RMO Noord-Limburg volgt dat de intensiteiten op deze en andere straten in de omgeving naar verwachting zullen dalen na 2023.

- Reclamant 12: Reclamant geeft aan dat de getoonde onderzoeken m.b.t. de verkeersafwikkeling inhoudelijk duidelijk zijn gemaakt. Er zijn volgens reclamant nog andere opties (o.a. rotonde bij brandweerkazerne) ingebracht bij de gesprekken met de wethouders en raadsleden. Reclamant vraagt zich af waar hij deze terug kan zien.

Antwoord: In de onderzoeken die door de initiatiefnemers zijn uitgevoerd naar de verkeersafwikkeling zijn alternatieven onderzocht die in de nabijheid van het projectgebied liggen en waar het project op van invloed is. Opties die niet direct in verband staan met het project, zoals een rotonde bij de brandweerkazerne, zijn in dat onderzoek niet meegenomen.

- Reclamant 12: Reclamant vraagt zich af of er nog een alternatief plan gemaakt is voor de ontwikkeling van de haven. Volgens reclamant kan de haven namelijk anders en effectiever worden gebruikt, zodat er minder een aanslag op de omgeving hoeft te worden gepleegd.

Antwoord: De alternatieven die in het kader van deze m.e.r.-procedure zijn onderzocht staan in het MER. Deze alternatieven zijn in 2016 via een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voorgelegd aan eenieder, waaronder de Commissie voor de m.e.r. en de gemeenteraad. Hierop zijn destijds geen zienswijzen ingediend die er toe hebben geleid dat er andere alternatieven onderzocht zijn. Reële alternatieven die beantwoorden aan de beoogde plandoelstellingen zijn er dan ook niet. De onderzochte alternatieven geven een reeel beeld en het gekozen voorkeursalternatief voldoet aan een goede ruimtelijke ordening.

- Reclamant 13: Reclamant woont op de Hoofdstraat 3 en vraagt aandacht voor de thema's: verkeer, scheuren in huis, waarde van huis, stof, verzakken, lawaai, snelheid en onveilig fietspad.

Antwoord: In de huidige situatie ligt de woning van reclamant aan de Hoofdstraat met aan de achterzijde bedrijventerrein De Groote Heeze en aan de voorkant bedrijventerrein Hoogveld. Uit de rapporten blijkt dat er geen sprake zal zijn van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Wél zal het fietspad langs de Hoofdstraat en bij reclamant voor de deur verbeterd worden. Ook zal de kruising Hoofdstraat - De Groote Heeze - Hoogveld veranderd worden. Een eventuele aanpassing van het fietspad en de kruising wordt geregeld via een separate ruimtelijke procedure.

- Reclamant 14: Reclamant vraagt zich af wat de gemeente gaat doen aan de optrekkende motoren en auto's bij de "fantasie" kruising. Reclamant vraagt of het fietspad weer aan 2 zijden kan worden gebruikt.

Antwoord: De kruising Hoofdstraat-De Groote Heeze-Hoogveld wordt geheel nieuw ingericht. Hierbij zijn 7 varianten onderzocht die de komende maanden verder worden uitgewerkt. De variant 7A heeft hierbij de voorkeur.

Het fietspad wordt tegelijk met de kruising ook heringericht maar komt niet aan twee zijden. Er wordt meer groen en een vangrail toegevoegd.

Voor zowel de kruising als het fietspad wordt de aanpassing geregeld via een separate ruimtelijke procedure.

- Reclamant 15: Reclamant vraagt aandacht voor de algemene verkeerssituatie via de invalswegen van Heijen en niet uitsluitend voor de Hoofdstraat met de "fantasie" kruising, met name voor de Hommersumseweg. Er staan volgens reclamant geen gebods- en verbodsborden, geen verwijzingsborden naar bedrijven en bedrijfsterreinen, ook niet aan de uitvalswegen van de A77.

Antwoord: De algemene verkeerssituatie van de invalswegen van Heijen is geen onderdeel van dit project. Het onderzoek in het kader van het MER en het bestemmingsplan toont aan dat op deze wegen geen grote veranderingen optreden als gevolg van dit project. Voor vraagstukken over de algemene verkeerssituatie in Heijen en omgeving kunt u buiten dit project om contact opnemen met ons.

- Reclamant 3: Reclamant vraagt zich af hoe de gemeente denkt de schepen te kunnen laden en lossen zonder meer wegverkeer te veroorzaken. Reclamant vindt vervoer over water prima, maar vraagt zich af waarom in Heijen geladen en gelost moet worden.

Antwoord: Haven Heijen kan niet als aparte haven worden gezien. De ontwikkeling in Heijen moet in relatie worden gezien met alle andere havens in de provincie Limburg. Sinds 2011 werken de Limburgse havengemeenten, OML, Rijkswaterstaat en de provincies samen op het gebied van havenbeheer. Gemeente Gennep maakt deel uit van de samenwerkingsovereenkomst Blueports Limburg 2018-2021. Dit betekent dat er op provinciaal niveau afspraken worden gemaakt over de activiteiten en projecten en bijdragen van de diverse partijen.

Voor wat betreft het wegverkeer: in het MER is onderzocht hoeveel wegverkeer er maximaal bij komt als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen. Ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan was dit onderzoek gebaseerd op een uiterste situatie waarin het gehele terrein wordt gebruikt door bedrijven met een maximale verkeersaantrekkende werking. Daarmee is de effectvergelijking in het MER uitgevoerd. Voor het ontwerpbestemmingsplan zullen op basis van geactualiseerde verkeersprognoses de te verwachten verkeersintensiteiten lager liggen dan aanvankelijk werd aangenomen.. Op basis hiervan wordt uitgegaan van een verkeerstoename van circa 1.161 motorvoertuigen per etmaal, waaronder circa 228 vrachtwagens. De nieuwe verkeersanalyse is opgenomen in hoofdstuk 3 van de aanvulling op het milieueffectrapport (bijlage 25 bij het ontwerpbestemmingsplan).

- Reclamant 16: Reclamant vraagt zich af waarom het hele bedrijventerrein niet heringericht wordt om de verkeersafwikkeling te verbeteren. Het Hoogveld zou volgens reclamant doorgetrokken kunnen worden naar de Hoofdstraat ter hoogte van For Farmers.

Antwoord: Voor het MER is een analyse uitgevoerd naar mogelijke alternatieve ontsluitingsvarianten (Bijlage bij Oplegrapportage aanvullend onderzoek ontsluitingsvarianten Hoogveld, 30 maart 2020). Uit deze analyse blijkt dat de hoofdstroom van het (vracht)verkeer van en naar de Haven het beste (lees: snelste, meest veilig en tegen de minste ruimtelijke en economische impact) via de Hoofdstraat afgewikkeld kan worden, conform de huidige route. Alle onderzochte ontsluitingsvarianten via Hoogveld (om een deel van de Hoofdstraat te ontzien) zorgen in vergelijking met de huidige route via de Hoofdstraat in meer of mindere mate voor een verslechtering op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag en/of economische impact.

- **Reclamant 17:** Reclamant heeft het rapport wat betrekking heeft op de kruising Hoofdstraat-Hoogveld-De Grote Heeze doorgenomen en de verschillende opties bestudeerd waarbij een aantal vragen naar voren zijn gekomen.

**Antwoord:** Op verzoek van reclamant worden deze opties apart met reclamant besproken.

- **Reclamant 9:** De verkeerstromen van de vrachtwagens die zand en grind brengen naar het overslagbedrijf van SDH (Rijksvluchthaven 9) gaan volgens reclamant nog zwaarder wegen. Volgens reclamant wordt het overeengekomen tonnage ver te boven gegaan en wordt de verkeerssituatie van en naar de Heijenseweg gevaarlijk voor het fiets- en autoverkeer. Reclamant vraagt wat men hieraan gaat doen.

**Antwoord:** De situatie bij het overslagbedrijf Rijksvluchthaven 9 staat los van dit bestemmingsplan omdat daarvoor een aparte bedrijfsbestemming geldt die al jaren geleden door de gemeenteraad is toegekend. Voor het MER is een analyse gemaakt van de verkeersveiligheid. Daaruit blijkt dat de verkeersveiligheid als gevolg van het project niet zal veranderen. Los van het project uitbreiding Haven Heijen hebben wij besloten dat het fietspad langs de Hoofdstraat en de kruising Hoogveld – Hoofdstraat – De Grote Heeze zal worden aangepast. Dit zal worden geregeld via een separate ruimtelijke procedure.

### **c. Gesprekstafel Geluid (invloed geluid van wegen, bestaande haven met bedrijven en uitbreiding haven o.a.)**

- **Reclamant 14:** Reclamant heeft last van trillingen en scheuren in de woning. Reclamant vraagt zich af of dit door het ondergrondse transportsysteem van Teunesen komt of van het verkeer op de Hoofdstraat of door iets anders. Reclamant vreest voor schade en verzoekt om dit te onderzoeken.

- **Antwoord:** Zoals reclamant aangeeft is de bron van de trillingen niet duidelijk. Vaststaat dat de gestelde trillingen en schade geen gevolg is van voorliggend bestemmingsplan omdat dit de toekomstige situatie regelt (en de beoogde bedrijvigheid immers nog niet aanwezig is). Aan het ontwerpbestemmingsplan ligt een trillingsonderzoek ten grondslag. Uit dit trillingsonderzoek – dat toegespitst is op de ontwikkeling van Haven Heijen – blijkt dat ruim binnen de daarvoor geldende normen wordt gebleven. Ten overvloede wordt nog opgemerkt dat de firma Teunesen geen ondergronds transportsysteem heeft.

- **Reclamant 18:** Bij hinder als gevolg van laagfrequent geluid zijn er volgens reclamant geen handvaten voor de gemeente om op te treden. Deze overlast wordt na het verstrekken van de vergunning volgens reclamant vaak erkend door bestuurders, maar omdat niemand de vergunning overtreedt kan niet handhavend worden opgetreden. Reclamant vraagt of er mogelijkheden zijn om vast te leggen dat er bijvoorbeeld na 19 uur niet meer geladen en gelost mag worden en op zondag helemaal niet, met bijvoorbeeld uitzonderingen van 20 keer per jaar wel incidenteel. Dat zal volgens reclamant ook leiden tot beperking van de overlast van vrachtauto's.. Dit zijn volgens reclamant ook veelal laagfrequentie geluiden.

**Antwoord:** De zaken die reclamant aanhaalt, worden niet gereguleerd en vastgelegd in een bestemmingsplan. Naast het bestemmingsplan geldt namelijk de landelijke milieuwetgeving. Daarin staan de regels voor geluid. Hieraan zullen de bedrijven die zich er gaan vestigen zich moeten houden. Als een concreet bedrijf zich gaat vestigen, moet die bij de aanvraag om milieuvergunning aan de provincie en/of de gemeente aantonen dat het voldoet aan de milieuwetgeving. Overigens wordt geluid van vrachtwagens normaal gesproken niet als laagfrequent beschouwd.

- **Reclamant 3:** Reclamant vraagt welke normen worden gehanteerd.

**Antwoord:** Alle bronnen van geluid die samenhangen met de ontwikkeling van Haven Heijen zijn onderzocht. Deze onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. In de onderzoeken is getoetst aan de wettelijke normen voor geluid en is geconcludeerd dat de



wettelijke normen niet worden overschreden.

- Reclamant 5: Reclamant vraagt naar het geluid van de puinbreker.

Antwoord: Het bestemmingsplan bevat een lijst van bedrijven en bedrijfsactiviteiten die mogen plaatsvinden. Een puinbreker kan één van die activiteiten zijn. In het geluidonderzoek (dat uitgevoerd is conform landelijke richtlijnen) is rekening gehouden met geluidhinder als gevolg van activiteiten die mogelijk zijn binnen de bedrijvenlijst. Het geluid van een puinbreker valt daar binnen. Uit dit onderzoek blijkt dat dit niet tot een onevenredige toename van geluidhinder leidt op woonarken en woningen, hierbij speelt ook de afstand van het nieuwe bedrijventerrein tot de woonarken en woningen een rol.

- Reclamant 6: Reclamant is van mening dat de geluidsoverlast zal toenemen met het doorgaan van de plannen. Reclamant vraagt zich af wat men gaat doen om dat tegen te gaan.

Antwoord: Alle bronnen van geluid die samenhangen met de ontwikkeling van Haven Heijen zijn onderzocht. Deze onderzoeken zijn als bijlage bij de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan gevoegd. Uit de onderzoeken blijkt dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat blijft gewaarborgd.

- Reclamant 9: Reclamant merkt op dat de gemeente op de referentie naar het beleidsstuk woonboten reageert met de uitspraak dat dit beleidsstuk overruled wordt door het bestemmingsplan Buitengebied 2012 waarin een paar regels staan over de waterwoonwijk. Reclamant vraagt wat bedoeld wordt met overrulen.

Antwoord: Het 'beleidsplan woonboten 2010' waar op wordt gewezen, betreft de ambtelijke notitie "Integraal Beleid Locatie woonboten Rijksvluchthaven" die is opgesteld ter voorbereiding op het Bestemmingsplan Buitengebied 2012. Deze notitie is nooit formeel vastgesteld en is daarmee geen beleidsstuk. Wat in 2012 wel is vastgesteld is het betreffende bestemmingsplan. Wat daarin is gesteld met betrekking tot de woonarken is dan ook rechtsgeldig en er kunnen rechten aan ontleend worden (het bestemmingsplan betreft namelijk een algemeen verbindend voorschrift). Het interne document uit 2010 is niet vastgesteld en heeft geen beleidsmatige en juridische status. Dit is wat wordt bedoeld met 'overrulen'. In het bestemmingsplan hebben de woonarken de functieaanduiding 'ligplaats'. In totaal mogen er 17 woonarken liggen binnen die aanduiding. Over de status van de woonarken bestaat sinds 2012 geen juridische onduidelijkheid meer. Zij kennen namelijk hun regeling in het bestemmingsplan.

- Reclamant 9: Volgens reclamant staat in het beleidsplan woonboten 2010 dat de gemeente bij oprukkende industrie moet zorgen voor alternatieve gelijkwaardige ligplaatsen in Milsbeek. De omgevingswet komt er per 1 januari 2022 aan. Reclamant vraagt waarom dit nu niet al geregeld kan worden en wanneer de gemeente dit gaat uitvoeren.

Antwoord: Zie voorgaande beantwoording over de status van het beleidsplan. Het beleid is vertaald naar het bestemmingsplan Buitengebied. Over alternatieve gelijkwaardige ligplaatsen is daarin niets opgenomen. Er is ook geen noodzaak daartoe omdat er sprake blijft van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat op de woonarken.

- Reclamant 9: Volgens reclamant is de Waterwoonwijk gelegen in een geluid gezoneerd gebied waar niet over gesproken wordt. De toevoeging van meer industrie en een onderwaterdepot leveren volgens reclamant extra geluidsoverlast voor de bewoners. Volgens reclamant wordt vaak gerefereerd aan het geluidsniveau van ForFarmers welke een verkeerde referentie is. Reclamant vraagt hoe de huidige geluidsoverlast en de extra geluidsoverlast door de uitbreiding wordt gemonitord.

Antwoord: De geluidzone van het bestaande bedrijventerrein wordt in de onderzoeksrapporten bij het bestemmingsplan en het MER wel degelijk genoemd. In de geluidsrapporten worden de effecten op de woonarken uitgebreid in beeld gebracht. Daarin is ook te zien wat de huidige situatie is. Ook cumulatie (een opeenstapeling van meerdere geluidbronnen zoals wegverkeer en industrie) is daarin



meegenomen.

De bedrijven die zich op het nieuwe industrieterrein gaan vestigen moeten voldoen aan de geluidregels in het bestemmingsplan. Uit het geluidsrapport blijkt dat de geluidbelasting vanwege het nieuwe industrieterrein aanzienlijk lager zal zijn dan die van het bestaande terrein. Verder geldt dat aan de milieuregelgeving voldaan moet worden.

Monitoring en handhaving van de bestemmingsplan- en milieuregels van het nieuwe industrieterrein zal op dezelfde wijze plaatsvinden als nu. De regels van het bestemmingsplan en bouw- en milieuregels dienen door de bedrijven te worden nageleefd. Indien nodig zal handhavend door ons als gemeente en/of de provincie Limburg worden opgetreden.

- Reclamant 9: Reclamant merkt op dat er een grindwasinstallatie komt en dat er een classificatie van grind zal plaatsvinden. Deze werkzaamheden leveren volgens reclamant geluidsoverlast op. Reclamant vraagt op basis van welke gegevens is beoordeeld hoeveel geluidsoverlast dit oplevert voor reclamant en ook voor andere gebieden in Heijen en Gennep zuid.

Antwoord: Het bestemmingsplan bevat een lijst van bedrijven en bedrijfsactiviteiten die mogen plaatsvinden. Een grindwasinstallatie kan één van die activiteiten zijn. In het geluidonderzoek (dat uitgevoerd is conform landelijke richtlijnen) is rekening gehouden met geluidhinder als gevolg van activiteiten die mogelijk zijn binnen de bedrijvenlijst. Het geluid van een grindwasinstallatie valt daar binnen. Uit dit onderzoek blijkt dat dit niet tot een onevenredige toename van geluidhinder leidt op woonwijken en woningen, hierbij speelt ook de afstand van het nieuwe bedrijventerrein tot de woonwijken en woningen een rol.

- Reclamant 9: Er wordt volgens reclamant een puinbreker-installatie geplaatst, die samen met de benodigde aggregaten geluidsoverlast met zich mee zal brengen. Reclamant vraagt op basis van welke gegevens beoordeeld is hoeveel geluidsoverlast dit oplevert voor reclamant en ook voor andere gebieden in Heijen en Gennep zuid.

Antwoord: Het bestemmingsplan bevat een lijst van bedrijven en bedrijfsactiviteiten die mogen plaatsvinden. Een puinbreker kan één van die activiteiten zijn. In het geluidonderzoek (dat uitgevoerd is conform landelijke richtlijnen) is rekening gehouden met geluidhinder als gevolg van activiteiten die mogelijk zijn binnen de bedrijvenlijst. Het geluid van een puinbreker valt daar binnen. Uit dit onderzoek blijkt dat dit niet tot een onevenredige toename van geluidhinder leidt op woonwijken en woningen, hierbij speelt ook de afstand van het nieuwe bedrijventerrein tot de woonwijken en woningen een rol.

- Reclamant 9: Volgens reclamant is bekend dat omgevingsgeluid slecht is voor de gezondheid van de mens en heeft het RIVM aangegeven dat de geluidsniveaus teruggebracht zouden moeten worden. Reclamant vraagt zich af waarom het risico wordt genomen om de uitbreiding door te laten gaan in relatie tot de gezondheidsrisico's.

Antwoord: Voor het bestemmingsplan en MER is onderzoek uitgevoerd naar de geluidsniveaus. In dit onderzoek is het geluid als gevolg van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen beoordeeld. Dit geluidonderzoek is uitgevoerd conform de landelijke richtlijnen voor dit soort onderzoeken. Uit het onderzoek blijkt dat het nieuwe bedrijventerrein niet tot een onevenredige verslechtering van de geluidsniveaus leidt. Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat blijft gewaarborgd en voldoet aan de landelijke normen. Tenslotte is hierbij van belang dat het nieuwe bedrijventerrein lagere milieucategorieën aan bedrijven toestaat dan nu zijn toegestaan op het bestaande bedrijventerrein Hoogveld.

- Reclamant 9: Volgens reclamant heeft de gemeente aangegeven dat er onafhankelijk onderzoek gedaan zou moeten worden naar de effecten van het onderwaterdepot. Daarbij wordt volgens reclamant uitsluitend gesproken over geluid onder water. Tijdens de bespreking bij Teunesen is er ook uitgebreid gesproken over het bovenwatergeluid. Reclamant vraagt zich af of de geluidsoverlast boven water ook meegenomen wordt in het onderzoek en door wie en wanneer dit onderzoek wordt uitgevoerd.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om reclamant tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de verschillende inspraakreacties. Voor het geluid boven water is conform de landelijke richtlijnen onderzoek gedaan naar alle relevante geluidbronnen, zie ook de voorgaande beantwoording.

**d. Gesprekstafel Bedrijven (welke bedrijven mogen zich waar vestigen o.a.)**

- Reclamant 12: Reclamant vraagt of er naast transport- en overslagbedrijven ook extra plek is voor andere ontwerp- en maakbedrijven, dus hoogwaardige technische bedrijven.

Antwoord: Er worden alleen watergebonden bedrijven toegestaan en de zwaarste milieucategorieën (categorie 5.3 en 6) zijn niet toegestaan. De categorisering en zoneringsplan is opgesteld conform de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) waarbij de zwaarste toegestane milieucategorieën afhankelijk is van de afstand tot aanwezige woningen en woonschepen. Net als bij alle recente bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen bevat dit plan een lijst waarin staat welk type bedrijven er precies toegestaan is. De lijst is als onderdeel van het bestemmingsplan raadpleegbaar op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl).

- Reclamant 14: Reclamant is voornemens zijn woning te verkopen en vraagt of de gemeente voor zijn woning/bedrijf een lagere bedrijfscategorie kan accepteren. Reclamant vraagt of dit meegenomen kan worden.

Antwoord: Het pand van reclamant ligt binnen de bestemming 'Bedrijventerrein' met een functieaanduiding 'bedrijf van categorie 3' in het bestemmingsplan 'Bedrijventerrein Hoogveld – De Groote Heeze 2012'. Dit pand valt buiten de bestemmingsplanwijziging van voorliggend project. Dit betreffende verzoek van reclamant is in een aparte procedure inmiddels afgehandeld.

Wat betreft de milieucategorieën: op het huidige bedrijventerrein Hoogveld zijn al van oudsher bedrijven tot en met milieucategorie 5.3 toegestaan. Op het nieuwe terrein komen bedrijven in een lagere milieucategorie. Uit de uitgevoerde onderzoeken en opgestelde rapporten blijkt dat de invloed op bestaande woningen gering zal zijn.

- Reclamant 18: Reclamant vraagt zich af wat geen containerhaven is en of dit in de vergunning komt te staan.

Antwoord: Het gemeentebesluit houdt in dat een uitgebreide containerhaven niet is toegestaan. Een enkele losse container mag wel worden verladen. Om invulling te geven aan dit besluit is het ontwerpbestemmingsplan op de volgende punten gewijzigd ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan:

- Toelichting: In de toelichting is de beschrijving van de bestemming 'Water – Haven', in paragraaf 5.4.3, gewijzigd zodat de verwijzing naar containers hier niet meer in staat.

- Regels: artikel 3.4.1 (strijdig gebruik) is aangevuld met "d. een containerhaven"

Regels: artikel 5.3.1 (strijdig gebruik) is aangevuld met "d. een containerhaven"

Containerhaven is in de begripsbepaling gedefinieerd als: "een haven waar uitsluitend of in hoofdzaak containers worden geladen of gelost, het laden en lossen van containers als ondergeschikte activiteit in een haven daar niet onder begrepen."

Met deze aanvulling van het bestemmingsplan is voldoende duidelijk en rechtszeker geborgd wat er wel en niet is toegestaan.

- Reclamant 19: Reclamant vraagt naar de nut en noodzaak van de uitbreiding en voor welke bedrijven de nieuwe haven is. Volgens reclamant is niet aangegeven voor wie de geplande haven is.

Antwoord: De nieuwe haven is voor de initiatiefnemers, zijnde AVG en Teunesen, en verder voor bedrijven die passen binnen de lijst van type bedrijven uit de regels van het bestemmingsplan. Welke

bedrijven er zich exact gaan vestigen is nu nog niet bekend.

Voor wat betreft de onderbouwing van de behoefte aan deze havenuitbreiding wordt verwezen naar de aanvullende Laddertoets Haven Heijen (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan). De ladder voor duurzame verstedelijking is het landelijke instrument (opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening) en het provinciale instrument (opgenomen in de provinciale Omgevingsverordening) waarmee de behoefte aangetoond dient te worden. De behoefte aan deze havenuitbreiding is gemotiveerd in het bestemmingsplan en deze aanvullende laddertoets. Een en ander is ook getoetst door de provincie, die stuurt op een evenwichtige verdeling van dergelijke terreinen in de hele provincie.

- **Reclamant 3:** Reclamant vraagt welke andere bedrijven dan AVG en Teunesen zich hier zouden moeten vestigen, omdat het volgens reclamant gaat om een uitbreiding om het voortbestaan van de bedrijven te faciliteren.

Antwoord: Het nieuwe bedrijventerrein zal door een Havenbedrijf worden geëxploiteerd. Daardoor is een deel van het terrein ook beschikbaar voor andere bedrijven die binnen de lijst van bedrijven passen die bij de regels van het bestemmingsplan zit. De gemeente heeft echter meerdere redenen om medewerking te verlenen. Hoogwaterbescherming en extra natuur (inclusief recreatief medegebruik) zijn bijvoorbeeld nevendoelen.

- **Reclamant 7:** Reclamant vraagt welke industrienorm wordt toegelaten.

Antwoord: Het bestemmingsplan kent een zonering op het bedrijventerrein, waarbij de bedrijfscategorie oploopt van 4.2 naar 5.2. De categorisering en zonering is opgesteld conform de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), waarbij de zwaarte van de milieucategorieën afhankelijk is van de afstand van aanwezige woningen. Figuur 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan geeft een goed beeld van de verdeling. Deze systematiek wordt in heel Nederland bij dergelijke bedrijventerreinen toegepast. In bijlage 1 van de regels is een Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarin is aangegeven welke type bedrijven binnen deze categorieën zijn toegestaan. In artikel 3 van het bestemmingsplan is als extra voorwaarde opgenomen dat het moet gaan om watergebonden bedrijfsactiviteiten.

- **Reclamant 9:** Reclamant merkt op dat een bestemmingsplan wordt ingediend waarin de op één na zwaarste categorie industrie zou worden toegelaten. Reclamant vraagt zich af waarom burgers niet beschermd worden door dit te verlagen naar een zeer lage milieucategorie, waardoor de overlast voor de burger beperkt wordt.

Antwoord: Op het bestaande bedrijventerrein Hoogveld zijn bedrijven toegestaan in de één na hoogste categorie. Op het nieuwe bedrijventerrein zijn alleen lagere categorieën toegestaan. De categorisering en zonering is opgesteld conform de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Bij het vaststellen van de toegestane categorieën is rekening gehouden met de richtafstanden die in deze systematiek worden toegekend aan de categorieën. Er wordt in dit geval voldaan aan de landelijke richtafstanden voor de afstand tussen bedrijven en woningen en woonarken (ligplaatsen). Daarnaast zijn er specifieke rapporten opgesteld en aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag gelegd. Uit die rapporten blijkt dat de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen ruimtelijk en milieuhygiënisch aanvaardbaar en inpasbaar zijn.

- **Reclamant 9:** Reclamant vraagt zich af op welke manier de vergunningen voor toekomstige bedrijven nu al gereguleerd kunnen worden, zodat er geen zware industrie gevestigd kan worden op de nieuwe kade.

Antwoord: Het bestemmingsplan kent een zonering op het bedrijventerrein, waarbij de bedrijfscategorie oploopt van 4.2 naar 5.2. De categorisering en zonering is opgesteld conform de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), waarbij de zwaarte van de milieucategorieën

afhankelijk is van de afstand van aanwezige woningen. Figuur 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan geeft een goed beeld van de verdeling. In bijlage 1 van de regels is een Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarin is aangegeven welke type bedrijven binnen deze categorieën zijn toegestaan. In artikel 3 van het bestemmingsplan is als extra voorwaarde opgenomen dat het moet gaan om watergebonden bedrijfsactiviteiten. Bedrijven die zich hier willen vestigen moeten dus minimaal voldoen aan deze zoning. Zwaardere industrie is hierdoor niet toegestaan. Daarnaast geldt naast het bestemmingsplan de milieuwetgeving, waaraan wordt getoetst bij vergunningverlening.

- Reclamant 9: Reclamant vraagt of er voor het project uitbreiding haven subsidiegelden beschikbaar gesteld worden door één van de betrokken overheden en zo ja over welk bedrag dit gaat.

Antwoord: De vraag richt zich op de betrokken overheden, wij gaan ervan uit dat daarmee Rijkswaterstaat, Waterschap Limburg, Provincie Limburg en gemeente Gennep bedoeld worden. Dat is niet bekend omdat het project nog in de beginfase van de procedure zit. In zijn algemeenheid streven zowel de Rijksoverheid (Ministerie) als de provincie Limburg naar meer vervoer over water. Dus het is niet ondenkbaar dat vanuit de overheden subsidie beschikbaar komt als aan de voorwaarden daarvoor voldaan wordt. Dat zal later moeten blijken. Wel is inmiddels bekend dat er mogelijk een EU-subsidie zal worden verstrekt.

#### e. Alle gesprekstafels:

- Reclamant 21: Reclamant vraagt zich af of het huidige bestemmingsplan natuur of landbouw is. Reclamant vraagt wie het onderzoek naar de effecten van het onderwaterdepot gaat regelen en betalen en wat er gebeurt als er geen onderzoek plaats vindt. Reclamant vraagt zich af op welke manier in de vergunning wordt geregeld dat er nooit een containeroverslag in de haven komt, of komt er vooralsnog geen containeroverslag. Reclamant merkt op dat de overgrote meerderheid van de inwoners van Heijen geen verdere uitbreiding van de haven wil en vraagt op welke manier aan dit signaal gehoor wordt gegeven.

Antwoord: Het plangebied ligt in meerdere bestemmingsplannen. In de huidige, vigerende bestemmingsplannen heeft het noordelijke deel van het plangebied de bestemming 'Natuur'. Ook is sprake van de functieaanduiding 'specifieke vorm van natuur – ontgrondingen' voor het hele plangebied met de bestemming 'Natuur'. Het zuidelijke deel van het plangebied heeft de bestemming 'Agrarisch met waarden – natuur en landschap'. Ook heeft het hele zuidelijke plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - ontwikkelingszone groen'. Op dit moment is het plangebied in gebruik voor landbouw. Dit huidige gebruik mag legaal worden voortgezet tot dat dit gebruik wordt beëindigd. Bij beëindiging van het huidige gebruik, gelden op dit moment de huidige bestemmingen als uitgangspunt voor nieuwe gebruik.

Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Nader onderzoek naar het onderwaterdepot is daarom niet meer aan de orde.

Om te regelen dat er geen containeroverslag komt, zijn artikel 3.4.1 en 5.3.1 van het bestemmingsplan aangevuld. Toegevoegd is dat onder strijdig gebruik wordt verstaan: "*het laden, lossen en opslaan van containers anders dan een enkele losse container*". Toekomstig gebruik moet daarbinnen passen. Dit wordt bij de verlening van omgevingsvergunningen aan bedrijven die zich op het terrein gaan vestigen getoetst.

Voor wat betreft de opinie van de inwoners van Heijen ten aanzien van de havenuitbreiding verwijzen wij in beginsel naar de inspraakmogelijkheden in het kader van de bestemmingsplanprocedure. Het staat eenieder vrij om een initiatief bij ons in te dienen. Een initiatief kan van geringe omvang zijn (bijvoorbeeld de bouw van één woning) of van grote omvang (zoals de uitbreiding van een haven). Als wij bereid zijn hieraan mee te werken, dan gelden er wettelijke procedures waar bij de besluitvorming aan gehouden moet worden. In dit geval gaat het om de procedures voor de bestemmingsplanwijziging. Onderdeel van

deze procedure is dat het ontwerpbestemmingsplan ter inzage wordt gelegd. Hierop kan eenieder een zienswijzen indienen. Uit oogpunt van zorgvuldigheid is voorontwerpbestemmingsplan gepubliceerd. Ook hierop kon eenieder een inspraakreactie geven. Het College van Burgemeester en Wethouders neemt alle inspraakreacties mee in zijn overwegingen. Uiteindelijk is het aan de gemeenteraad (gekozen door de stemgerechtigde inwoners van de gemeente Gennep) om een besluit te nemen over het bestemmingsplan voor de uitbreiding van de haven in Heijen.

- Reclamant 3: Reclamant vraagt of deze 'gesprekken' openbaar zijn en verzoekt om de resultaten serieus te verwerken.

Antwoord: De gesprekken waren openbaar en voor eenieder bestond de mogelijkheid hier bij aan te sluiten. In voorliggende Nota van Antwoord zijn alle punten die bij de gesprekken op tafel zijn gekomen meegenomen en voorzien van een reactie van het College van Burgemeester en Wethouders. Het College neemt alle inspraakreacties mee in zijn overwegingen en legt zijn uiteindelijke besluit voor aan de Gemeenteraad. De gemeenteraad zal uiteindelijk een besluit nemen over vaststelling van het definitieve bestemmingsplan. In voorliggende Nota van Antwoord is aangegeven welke overweging is gemaakt per inspraakreactie.

- Reclamant 22: Reclamant geeft aan dat zijn vragen al gesteld zijn door Reclamant 27 en dat hij zich daar bij aansluit.

Antwoord: Voor de beantwoording van de vragen die door Reclamant 27 zijn gesteld verwijzen wij reclamant naar paragraaf 4.3 van deze Nota van Antwoord.

- Reclamant 23: Reclamant vraagt zich af op welke wijze gemonitord en gehandhaafd wordt.

Antwoord: Monitoring en handhaving van de bestemmingsplan- en milieuregels van de uitgebreide haven zal op dezelfde wijze plaatsvinden als nu. De regels van het bestemmingsplan en bouw- en milieuregels dienen door de bedrijven te worden nageleefd. Indien nodig zal de provincie Limburg en/of gemeente Gennep dienen te handhaven.

- Reclamant 6: Reclamant vraagt waarom de Gemeente ondanks de hoge weerstand toch de plannen wil gaan uitvoeren.

Antwoord: Het voorliggende bestemmingsplan ziet op de uitbreiding van het bedrijventerrein voor watergebonden bedrijvigheid gecombineerd met natuurontwikkeling en een bijdrage aan de verbetering van hoogwaterveiligheid. De uitbreiding van de haven leidt tot mogelijkheden voor onze ondernemers en watergebonden bedrijvigheid in het bijzonder, een belangrijk speerpunt van de gemeente Gennep. Ruim 33% van de werkgelegenheid binnen de gemeente Gennep is afkomstig van de acht bedrijventerreinen binnen de gemeente. Zoals we in onze bedrijventerreinvisie ook aangeven: "De bedrijventerreinenportefeuille is een belangrijke pijler onder het woon-, werk- en leefklimaat van Gennep". Wij onderkennen de weerstand binnen een deel van de bevolking maar zien ook dat er voorstanders zijn voor het project. Wij zijn ons er ook van bewust dat wij in onder andere de Omgevingsvisie ook andere ambities noemen voor het Maasdal. Voor een uitgebreidere toelichting op de overweging van de gemeente ten opzichte van deze ambities verwijzen we naar bijlage 31 (Notitie analyse gemeentelijk beleid). Uiteindelijk is het aan de gemeenteraad, die gekozen wordt door de stemgerechtigde inwoners van de hele gemeente, om te besluiten over het definitieve bestemmingsplan.

- Reclamant 25: Reclamant vraagt zich af wat de impact is van deze beslissing op het dorp met betrekking tot verkeer, geluid en lichtoverlast. Daarnaast vraagt reclamant welke bedrijven zich mogen vestigen en wat voor een bestemming hiervoor nodig is.

Antwoord: De impact van de uitbreiding van Haven Heijen is onderzocht in het MER en de achterliggende onderzoeken. Hierin vindt reclamant onder andere antwoord op de vraag welke impact er



is voor verkeer en geluidhinder. Aanvullend zijn voor het ontwerpbestemmingsplan extra onderbouwingen gegeven op verschillende aspecten, waaronder licht. Het MER en alle uitgevoerde onderzoeken zijn gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan. In zijn algemeenheid is de conclusie dat de gevolgen voor het dorp niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Het bestemmingsplan kent verder een zonering op het bedrijventerrein, waarbij de bedrijfscategorie oploopt van 4.2 naar 5.2. De categorisering en zonering is opgesteld conform de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), waarbij de zwaarte van de milieucategorieën afhankelijk is van de afstand van aanwezige woningen. Figuur 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan geeft een goed beeld van de verdeling. In bijlage 1 van de regels is een Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarin is aangegeven welke type bedrijven binnen deze categorieën zijn toegestaan. In artikel 3 (bestemming Bedrijventerrein) van het bestemmingsplan is als extra voorwaarde opgenomen dat het moet gaan om watergebonden bedrijfsactiviteiten.

## 4. Inspraakreacties voorontwerpbestemmingsplan

### 4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan samengevat opgenomen. Alle reacties zijn voorzien van een reactie van de gemeente. In hoofdstuk 1 is weergegeven tot welke wijzigingen de inspraakreacties hebben geleid in het bestemmingsplan. Insprekers zijn vanwege de privacywetgeving geanonimiseerd en worden aangehaald als reclamant. De namen van de insprekers zijn bij ons bekend.

### 4.2. Reclamant 26

Inspraakreactie: Reclamant heeft geen bezwaar tegen de genoemde uitbreiding van het watergebonden bedrijventerrein, maar wel tegen de voorziene ontsluiting via Hoogveld en de Hoofdstraat naar de N271.

- De woning van reclamant betreft een burgerwoning gelegen op bedrijventerrein Hoogveld. Reclamant verwijst naar het vigerende bestemmingsplan "Herziening Hoogveld Woningen", vastgesteld op 12 november 2015, waarin de woning de bestemming 'Wonen-1' heeft en waarvoor een akoestisch rapport is opgesteld (De Roever d.d. 16 maart 2015). In de huidige situatie is volgens reclamant reeds sprake van de nodige geluidsoverlast bij de woning door het wegverkeer over de Hoofdstraat. Een toename van verkeersbewegingen, als gevolg waarvan sprake zal zijn van circa 9.000 (vracht-) verkeersbewegingen per etmaal, zal deze akoestische situatie volgens reclamant doen verslechteren. Dit is voor reclamant onacceptabel.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een geluidberekening uitgevoerd, waarin ook de woning van de indiener is meegenomen. Uit het geluidonderzoek blijkt dat ter plaatse van de betreffende woning sprake is van een afname van de geluidbelasting door toepassing van stiller asfalt op een deel van de Hoofdstraat. Er is dus geen sprake van een verslechtering.

- De woning van reclamant heeft 'gewoon' een woonbestemming, het betreft een burgerwoning, (er is geen sprake van een bedrijfswoning of iets dergelijks). Reclamant verwacht dan ook dat ook wat betreft milieubescherming (waaronder natuurlijk het aspect geluid dient te worden verstaan) deze woonbestemming gerespecteerd wordt; hiertoe wordt nog opgemerkt dat reeds in de huidige situatie een hogere geluidwaarde is toegekend dan de voorkeurswaarde. Mocht het vanuit akoestisch oogpunt niet mogelijk zijn de gewenste uitbreiding van het industrieterrein te combineren met deze woonbestemming ter plaatse, is reclamant van mening dat gekeken dient te worden naar mogelijkheden tot onteigening.

Antwoord: Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan en MER blijkt dat er geen sprake zal zijn van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Daarbij wordt getoetst aan de in Nederland geldende milieuregels. Aan al de milieuregels wordt voldaan. Er is



daarom geen aanleiding om over te gaan tot onteigening.

- Tevens vreest reclamant extra trillinghinder als gevolg van de forse toename aan verkeersbewegingen. In het trillingonderzoek van Peutz is volgens reclamant opgenomen dat 'de gemiddelde trillingsterkte in woningen met maximaal 13% zal toenemen. Een dergelijke verhoging is zeer beperkt en daarmee resulteert naar verwachting de toename van vrachtverkeer niet in extra hinder'. Uitgaande van de huidige situatie waarbij sprake is van trillinghinder in de woning van reclamant, is reclamant van mening dat een verdere toename hiervan onaanvaardbaar is. Bovengenoemde stellingname dat bij een toename van 13% geen sprake zou zijn van extra hinder kan dan ook niet worden gevolgd door reclamant.

Antwoord: Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het ontwerpbestemmingsplan blijkt dat de maximale verkeerstoename lager zal zijn dan in het voorontwerpbestemmingsplan beschreven. Daarnaast wordt er op een deel van de Hoofdstraat nieuw (stiller) asfalt aangelegd, hetgeen eveneens een positieve uitwerking heeft op de trillingen. Uit de verkeerscijfers (uit het Regionale Verkeersmodel) blijkt tenslotte ook dat in 2030 de verkeersbewegingen nagenoeg gelijk zullen zijn aan de verkeersaantallen zoals gemeten in 2016. Daarmee verwachten we niet dat het verkeer tot extra hinder gaat leiden.

- Reclamant is van oordeel dat naast geluid- en trillinghinder de intensivering van (vracht)verkeersbewegingen tot een verdere verslechtering van de luchtkwaliteit leidt en dat de situatie qua verkeersveiligheid niet verbetert.

Antwoord: De luchtkwaliteit in de gemeente Gennep voldoet aan de landelijke normen. Daarbij is van belang dat de luchtkwaliteit door veel verschillende zaken wordt beïnvloed. De uitbreiding van Haven Heijen leidt niet tot een wezenlijke verandering in deze luchtkwaliteit. In onderzoek dat is uitgevoerd voor het MER is daarnaast aangetoond dat Haven Heijen niet leidt tot verslechtering van de verkeersveiligheid op de aanrijroute van en naar het plangebied. De door velen ervaren onveilige situatie langs de Hoofdstraat en bij de kruising Hoofdstraat – Hoogveld – De Grote Heeze is reeds een bestaande situatie. Om dit knelpunt op te lossen wordt, los van het bestemmingsplan Haven Heijen, onderzocht hoe deze situatie aangepast kan worden. Daarbij wordt gekeken naar een andere inrichting van het betreffende kruispunt en het beter scheiden van het fietsverkeer van het gemotoriseerde verkeer. Hierover zal een apart planologisch besluit genomen worden.

- Volgens reclamant leidt het onderhavige voorontwerpbestemmingsplan, meer specifiek de forse toename aan verkeersbewegingen van vrachtvervoer, tot een forse waardedaling van de woning van reclamant. Er zal volgens reclamant geen sprake meer kunnen zijn van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat welke potentiële kopers zullen meenemen in hun investeringsbeslissing.

Antwoord: Planschade is een onderdeel van alle nieuwe bestemmingsplannen, dus ook van deze. Planschadeverzoeken kunnen na afloop van de procedure worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders en worden afgehandeld conform de gemeentelijke en wettelijke procedure die geldt voor dergelijke zaken. Overigens wordt de stelling van reclamant over het woon-en leefklimaat op voorhand niet gedeeld, er zal namelijk geen sprake zijn van een onaanvaardbaar woon-en leefklimaat.

- Reclamant is van oordeel dat de rekening voor de bedrijfseconomische/ financiële belangen van Teunesen en AVG volledig bij reclamant- alsmede enkele andere omwonenden aan de Hoofdstraat - komt te liggen.

Antwoord: De impact van de uitbreiding van Haven Heijen is uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Uit deze onderzoeken blijkt niet dat er sprake is van grote effecten die de uitbreiding niet acceptabel zouden maken. Wij vinden daarom niet dat er sprake is van het afwentelen van de rekening op de omwonenden. Hierbij wordt ook opgemerkt dat het plan ook ziet op natuurontwikkeling en een bijdrage aan de hoogwaterbescherming. Het plan kent dus ook positieve effecten op de leefomgeving.

- Reclamant is van mening dat hun woning onverkoopbaar wordt mocht het onderhavige plan zeker met de in het plan opgenomen ontsluiting, doorgang vinden. Alsdan is reclamant van mening dat genoemde initiatiefnemers dan wel de gemeente, dient zorg te dragen voor de (financiële) belangen van reclamant, waarbij gedacht kan worden aan aankoop van de woning.

Antwoord: Planschade is een onderdeel van alle nieuwe bestemmingsplannen, dus ook van deze. Planschadeverzoeken kunnen na afloop van de procedure worden ingediend en worden afgehandeld conform de gemeentelijke en wettelijke procedure die geldt voor dergelijke zaken.

#### 4.3. Reclamant 27

Inspraakreactie: Reclamant kan zich niet verenigen met de plannen om de volgende redenen:

I. Strijd met een goede ruimtelijke ordening – Maatschappelijke uitvoerbaarheid

A. *Negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en de sociale cohesie in algemene zin*

- Vooropgesteld zij dat Reclamant 27 en omwonenden (inclusief bewoners waterwoonwijk) willen benadrukken dat zij op voorhand niet gekant zijn tegen de uitbreiding van de haven i.v.m. werkgelegenheid. Reclamant 27 wil dat de effecten op de leefbaarheid (leefomgeving, verkeers- en waterveiligheid, overlast, volksgezondheid en milieu) worden geminimaliseerd. Dit zijn belangrijke zaken die vooraf helder moeten zijn. De huidige overlast moet worden teruggebracht en niet worden verhoogd.

Antwoord: Ook voor de gemeente Gennep is het belangrijk dat nieuwe initiatieven niet leiden tot belangrijke gevolgen voor de leefomgevingskwaliteit. Tegelijkertijd willen we nieuwe initiatieven waar mogelijk ondersteunen. Dit hebben wij ook zo verwoord in de Omgevingsvisie van 2019. Bij projecten van een omvang als deze dienen daarom alle belangen en gevolgen zorgvuldig tegen elkaar te worden afgewogen hetgeen ook in dit geval gebeurd is. Om die reden is ook uitgebreid en zorgvuldig onderzoek gedaan naar de mogelijke impact van de uitbreiding. Uitkomst hiervan is dat – mits wordt voldaan aan enkele voorwaarden – geen grote effecten worden verwacht op de omgeving. Belangrijke voorwaarden worden waar mogelijk geborgd in het bestemmingsplan en/of zullen bij vergunningverlening worden meegenomen. Zo kent het bestemmingsplan een zonering op het bedrijventerrein, waarbij specifieke bedrijfscategorieën worden toegestaan. Hierdoor wordt bijvoorbeeld extra geluidhinder vanaf het nieuwe bedrijventerrein tegengegaan. In ons beleid (Omgevingsvisie Gennep en Duurzaamheidsvisie) hebben we voor de gemeente Gennep en voor het Maasdal in het specifiek diverse ambities verwoord als het gaat om de leefomgevingskwaliteit. Voor een uitgebreidere toelichting op de overweging van de gemeente ten opzichte van deze ambities verwijzen we naar bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan (Notitie analyse gemeentelijk beleid).

- Reclamant merkt op dat de vergrijzing toe neemt en is van mening dat Heijen aantrekkelijk moet blijven om er te wonen. Volgens reclamant staat de leefbaarheid al langer onder druk en zoeken jongeren hun heil elders waar een goed woon- en leefklimaat wordt nagestreefd. Volgens reclamant is er vrijwel geen plek meer voor nieuwbouw.

Antwoord: Dat sommige mensen er voor kiezen om buiten de gemeente te gaan wonen heeft diverse oorzaken. Eén daarvan is de werkgelegenheid in de gemeente. Met de realisatie van Haven Heijen kan op een positieve manier aan de werkgelegenheid worden bijgedragen. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan en het MER blijkt dat er geen sprake zal zijn van een onevenredige verslechtering ten opzichte van de huidige situatie. In dat opzicht is er geen aanleiding om te verwachten dat de realisatie van Haven Heijen leidt tot meer vertrek van inwoners naar elders. Met een verwachte (bijgestelde) toename van de werkgelegenheid van circa 50 à 60 fte zal de uitbreiding daar juist een positieve bijdrage aan leveren. Hierbij wordt ook opgemerkt dat het plan ook ziet op natuurontwikkeling en een bijdrage aan de hoogwaterbescherming. Het plan kent dus ook positieve effecten op de leefomgeving.

- Reclamant merkt op dat de kern van Heijen nagenoeg volledig omsloten is door industrie en drukke wegen zoals de N271 en de A77. Volgens reclamant schuift de industriehaven steeds verder op in de richting van Heijen en zal het industrieterrein op 300 meter van de kern van Heijen komen te liggen.

Antwoord: De uitbreiding vindt plaats aan de westzijde van het bestaande bedrijventerrein Hoogveld, dit is juist de zijde die het verst van het dorp af ligt. De stelling dat de industriehaven opschuift richting Heijen wordt dan ook niet gedeeld. Juist vanwege zijn ligging aangrenzend aan het bestaande bedrijventerrein, is dit een geschikte locatie voor uitbreiding. De uitbreiding zorgt er daardoor juist niet voor dat bedrijventerreinen dichter bij de kern Heijen komen te liggen.

- Naar het oordeel van reclamant wordt de toename van het vrachtverkeer (zowel over water als over de weg) dusdanig dat de veiligheid en gezondheid van de inwoners in het geding komt..

Antwoord: De impact van de uitbreiding van Haven Heijen is uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Uit deze onderzoeken blijkt niet dat er sprake is van grote effecten die de uitbreiding niet acceptabel zouden maken. De extra hinder en effecten op de leefomgeving zijn in vergelijking met de bestaande situatie gering. Voor zaken als luchtkwaliteit blijkt dat met name de invloed van buiten de gemeente, inclusief met name uit het buitenland, er voor zorgt dat de luchtkwaliteit binnen de gemeente daar in hoge mate door wordt bepaald. Daar heeft gemeentelijk beleid niet of nauwelijks invloed op. Wel wordt aan initiatiefnemers gevraagd om binnen hun mogelijkheden alles te doen aan de omgevingskwaliteit wat in hun macht ligt. In de ogen van de gemeente hebben de initiatiefnemers dat gedaan. Tenslotte wordt benadrukt dat alles binnen de landelijke normen blijft.

- Reclamant merkt op dat er inwoners van Heijen werkzaam zijn bij de bedrijven. De huidige plannen en de manier waarop het proces is ingeregeld zorgt volgens reclamant voor polarisatie binnen de gemeenschap. Reclamant verwijst naar de uitslag van de enquête van mei 2020

Antwoord: De wijze waarop de enquête samengesteld en verspreid is, is buiten ons omgegaan. Over de waarde van de uitkomsten kunnen wij dan ook geen oordeel geven. In zijn algemeenheid vinden wij polarisatie binnen onze kernen een ongewenste zaak waar door heldere communicatie van alle kanten getracht moet worden dit bij voorkeur te voorkomen en anders gezamenlijk op te lossen. Bij plannen, waarvoor eenieder gerechtigd is deze in te dienen, dient een zorgvuldige afweging te worden gemaakt. In onze ogen is dit zeker gedaan, het beeld dat reclamant schetst wordt dan ook zeker niet gedeeld. Uiteraard er bestaat er altijd de kans dat betrokkenen het niet geheel met elkaar eens zijn. Het laatste woord daarover is aan de gemeenteraad die besluit over de vaststelling van het bestemmingsplan.

- Reclamant verzoekt om geen toestemming te verlenen voor industrie zonder rekening te houden met de leefbaarheid (speerpunt in het coalitieakkoord).

Antwoord: De impact van de uitbreiding van Haven Heijen is uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Uit deze onderzoeken blijkt niet dat er sprake is van grote effecten die de uitbreiding niet acceptabel zouden maken. In ons beleid (Omgevingsvisie Gennep en Duurzaamheidsvisie) hebben we voor de gemeente Gennep en voor het Maasdal diverse ambities verwoord als het gaat om de leefbaarheid van de gemeente. Voor een uitgebreidere toelichting op de overweging van de gemeente ten opzichte van deze ambities verwijzen we naar bijlage 31 (Notitie analyse gemeentelijk beleid).

- Volgens reclamant leeft onder de bewoners het gevoel dat zij als afvoerputje van de gemeente worden beschouwd. Deze polarisatie dient te worden tegengegaan door werk te maken van de doelstelling om samen met de inwoners van Heijen op zoek te gaan naar een leefbare gemeenschap aldus reclamant. Voor de huidige plannen ontbreekt volgens reclamant het benodigde maatschappelijke draagvlak.

Antwoord: Ten eerste wordt opgemerkt dat het plan ook ziet op natuurontwikkeling en een bijdrage aan

de hoogwaterbescherming. Het plan kent dus ook positieve effecten op de leefomgeving die wellicht nog wat onderbelicht zijn gebleven. Deze natuurontwikkeling en hoogwaterbescherming is in lijn met de gemeentelijke Omgevingsvisie waarin onder andere staat dat een plan ook een bepaalde meerwaarde moet hebben voor de inwoners van de gemeente.

De impact van de uitbreiding van Haven Heijen is uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Uit deze onderzoeken blijkt niet dat er sprake is van grote effecten die de uitbreiding niet acceptabel zouden maken. Gedurende de ruim 4 jaar waarin de onderzoeken hebben plaatsgevonden, hebben diverse overleggen/bijeenkomsten plaatsgevonden waarbij ook de bewoners van Heijen aanwezig mochten zijn. Wij kunnen ons daarom niet vinden in het beeld dat de kern Heijen wordt gebruikt als afvoerputje.

#### *B. Maatschappelijk draagvlak ontbreekt*

- Reclamant verwijst naar het startgesprek tussen de initiatiefnemers en Reclamant 27 op 29 maart 2016 waar in de notulen is opgenomen dat "In samenspraak met de Gemeente eerst een nadere Verkenning waarin de focus met name gericht is op de maatschappelijke en economische consequenties van het planvoornemen..." zou worden uitgevoerd. Volgens reclamant is er geen verkenning geweest van de maatschappelijk consequenties met betrekking tot de effecten op het dorp. Er zou volgens reclamant geen peiling naar het draagvlak voor deze ontwikkeling zijn geweest. Er is door Reclamant 27 toen al gewezen op de noodzaak tot een andere ontsluiting van de haven en de wens is geuit om de gevolgen voor de leefbaarheid en bijkomende effecten voor het dorp in kaart te brengen.

Antwoord: Wij hebben de initiatiefnemers gevraagd de verkenning naar de impact van de uitbreiding van Haven Heijen te onderzoeken. Initiatiefnemers hebben hiertoe verschillende onderzoeken uit laten voeren en hebben vervolgens een MER opgesteld. In deze onderzoeken en in het MER zijn de gevolgen van de uitbreiding in beeld gebracht. Verder is één van de onderzoeken de laddertoets, die als bijlage bij het voorontwerpbestemmingsplan is gevoegd. Recent is deze door Stec Groep geactualiseerd ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan). Wij vinden daarmee dat de maatschappelijke en economische consequenties voldoende in beeld zijn gebracht. Uit de uitgevoerde onderzoeken komt ook niet naar voren dat er sprake is van grote effecten op de leefbaarheid van het dorp.

Om daarnaast ook een beeld te krijgen van het draagvlak en de ideeën bij de bewoners van het dorp, hebben wij voorafgaand aan de bestemmingsplanprocedure (die start met het ter inzage leggen van een ontwerpbestemmingsplan) een voorontwerpbestemmingsplan gepubliceerd. Hierop heeft een ieder een inspraakreactie kunnen geven. Daarnaast zijn er gedurende de afgelopen jaren (vanaf 2016) verschillende bijeenkomsten geweest met omwonenden en belanghebbenden. Ook heeft de gemeente deelgenomen aan de klankbordgroepbijeenkomsten sinds 2017. Recent zijn tijdens een drukbezochte informatieavond in februari 2020 en tijdens de digitale bijeenkomsten in juni 2020 duidelijk de verschillende standpunten uitgewisseld. Daarmee hebben wij een goed beeld gekregen van het draagvlak onder de bevolking. Wij nemen alle inspraakreacties mee in onze overweging en onderbouwen (mede middels deze Nota van Antwoord) hoe met de reacties is omgegaan in de besluitvorming.

- Reclamant merkt op dat vanuit de havengroep en de gemeente Heijen op een bewonersavond op 10 november 2016 is geïnformeerd over de plannen. Op deze avond zijn volgens reclamant kritische vragen gesteld met betrekking tot de effecten op verkeersveiligheid, milieu en leefomgeving van Heijen. Door de aanwezigen is volgens reclamant ook gesteld dat de haven niet vlak bij het dorp ontsloten dient te worden.

Antwoord: Het gestelde op de bewonersavond in november 2016 is meegewogen in de afweging over dit plan. De effecten op verkeersveiligheid, milieu en leefomgeving van Heijen zijn in het MER en de achterliggende onderzoeken uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Hieruit blijkt dat er (in de worst-case situatie) geen belangrijke effecten worden verwacht. Voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Hoogveld is in het MER gekeken naar meerdere opties. Hieruit volgt dat er verschillende redenen zijn om de huidige ontsluiting niet te wijzigen. Aanvullend is onderzoek gedaan naar de situatie bij de kruising Hoofdstraat / Hoogveld / De Grootte Heeze. Over de voorstellen die uit dit onderzoek komen nemen wij een besluit los van de bestemmingsplanprocedure voor uitbreiding Haven Heijen. We koppelen dit besluit

los van de uitbreiding van Haven Heijen, omdat uit het onderzoek en het MER blijkt dat de verkeerssituatie bij deze kruising niet of nauwelijks wijzigt als gevolg van deze uitbreiding. Door parallel aan de havenuitbreiding ook de kruising aan te pakken wordt tegelijkertijd de daarmee gepaard gaande problematiek opgepakt.

- Reclamant merkt op dat er een klankbordgroep is ingesteld met vertegenwoordigers van Reclamant 27 namens Heijen en bewoners van de woonarken. Reclamant is teleurgesteld over de uitkomsten van het overleg. Een nader gesprek met de bedrijven tussen de vertegenwoordigers van Reclamant 27 en de bewoners van de waterwoonwijk over een nieuw onderzoek op onderdelen was volgens reclamant niet succesvol gebleken aangezien er geen nieuw onderzoek gedaan zou worden, maar enkel een beoordeling van de bestaande onderzoeken. Aldus reclamant is dit besproken met de beide wethouders, die contact zouden opnemen met de bedrijven om toch nader onderzoek te laten doen waarna niets meer vernomen is van beide wethouders.

Antwoord: Het gestelde wordt absoluut niet gedeeld. Zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau (wethouders) is sinds 2016 meerdere keren overleg gevoerd met reclamant. In onze ogen zijn het de vertegenwoordigers van Reclamant 27 en de Woonarkbewoners geweest die niet bereid waren aan het vervolgonderzoek onder regie van de gemeente deel te nemen. Ook de stelling dat bij voorbaat al akkoord moest worden gegaan klopt in onze ogen niet. Het enige dat is voorgesteld is dat een nieuw bureau onder regie van de gemeente de bestaande stukken zou moeten bekijken, vervolgens bij de betrokkenen de vragen op te halen en dan bezien welk onderzoek nog nodig was om tot een weloverwogen oordeel te komen. Waar een eerste vervolgoverleg in onze ogen zeer constructief verliep, was het vervolgoverleg het tegenovergestelde. Van enige bereidheid om samen een gedegen vervolgonderzoek op te zetten was geen sprake meer. Daarom hebben wij in overleg met de initiatiefnemers besloten de vervolgonderzoeken alsnog uit te laten voeren. Overigens is met de Woonarkbewoners later wel constructief overleg ontstaan.

- Reclamant verwijst naar een informatiebijeenkomst op 19 februari 2020 waar beperkte informatie werd gegeven door de bedrijven over de gevolgen van de havenuitbreiding. Volgens reclamant is er geen sprake geweest van een dialoog door een gesprek op basis van gelijkwaardigheid en waarbij over en weer naar elkaar is geluisterd. Volgens reclamant ontbreekt maatschappelijk draagvlak voor het initiatief wat ook blijkt uit de enquête .

Antwoord: Reclamant 27 is sinds de bewonersavond van november 2016 actief betrokken in het proces. De stelling dat beperkt informatie werd gegeven wordt dan ook niet gedeeld. Reclamant 27 heeft steeds aangegeven niet tegen de havenuitbreiding te zijn, maar verzocht steeds om goed te kijken naar de ontsluiting en later naar de fantasiekruising. De Woonarkbewoners vroegen vooral om naar de gevolgen van het beoogde onderwaterdepot te kijken. Daarom is met beide partijen afgesproken dat daar aanvullend onderzoek naar zou worden gedaan (het onderzoek waar Reclamant 27 en de Woonarkbewoners zich uit hebben teruggetrokken) en dat de resultaten daarvan eerst aan Reclamant 27 en de Woonarkbewoners zouden worden gepresenteerd en later plenair aan de bevolking (19 februari 2020). De opmerking dat er tijdens de bijeenkomst niets over de havenuitbreiding zelf werd gezegd is dan ook juist, want dat was niet zo met beide partijen afgesproken. Voor wat betreft de eenzijdigheid die over de gevoerde overleggen wordt aangevoerd, zijn wij van mening dat de initiatiefnemers steeds de bereidheid hebben getoond tot inhoudelijk wederzijds overleg, maar dat vooral Reclamant 27 niet de bereidheid had daar objectief en inhoudelijk aan deel te nemen. Voor wat betreft de enquête tenslotte nemen wij de resultaten voor kennisgeving aan. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad (die gekozen is door de bevolking van de gemeente) om een besluit te nemen over het bestemmingsplan.

- Reclamant verwijst naar de enquête waaruit blijkt dat:
  - a. 85,7% van de ondervraagden aangeeft bezwaren te hebben tegen de uitbreiding van de industriehaven;
  - b. 74,9% geeft aan onvoldoende te zijn geïnformeerd door de gemeente en de initiatiefnemers;
  - c. 86,2% geeft aan dat de gemeente onvoldoende rekening houdt met de inwoners van Heijen en Gennep-Zuid;



- d. 81,8% geeft aan dat de initiatiefnemers onvoldoende rekening houdt met de inwoners van Heijen en Gennep-Zuid;
- e. 74,1% geeft aan meer inspraak te wensen bij de plannen van de uitbreiding van de industriehaven.

Reclamant is van mening dat het maatschappelijk draagvlak voor deze ontwikkeling ontbreekt en dat 'nut en noodzaak' van de voorgestelde uitbreiding voor de gemeenschap of voor gemeente Gennep niet afdoende is onderbouwd, met uitzondering van een geschat aantal van 30 arbeidsplaatsen.

Antwoord: Zoals gezegd neemt de gemeente de resultaten voor kennisgeving aan. De inhoudelijke argumenten van reclamant worden niet gedeeld.

Wij streven naar een goed woon-, werk- en leefklimaat. Binnen dit streven moeten wij afwegingen maken, waarbij niet bij iedere afweging alle drie de componenten gelijk verdeeld zullen zijn. Per saldo moet er binnen de gemeente sprake zijn van een goed woon-, werk- en leefklimaat. Voor wat betreft de uitbreiding van Haven Heijen, nemen wij onze verantwoordelijkheid om de lokale ondernemers te behouden en waar mogelijk te versterken. Dat hier behoefte aan is, blijkt zowel uit onze Bedrijventerreinvisie als uit eerdere onderzoeken die op provinciaal en regionaal niveau zijn uitgevoerd. Deze behoefte is nog eens extra onderzocht én onderschreven in de aanvullende Laddertoets Haven Heijen die is opgesteld ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan). Bij het ondersteunen van dit initiatief, geldt het uitgangspunt dat deze niet mag leiden tot grote effecten op de leefomgevingskwaliteit. Voor wat betreft de initiële schatting van de aanvullende werkgelegenheid tenslotte, is die inmiddels bijgesteld tot 50 à 60 fte. Hierbij wordt ook opgemerkt dat het plan ook ziet op natuurontwikkeling en een bijdrage aan de hoogwaterbescherming. Het plan kent dus ook positieve effecten op de leefomgeving die wellicht nog wat onderbelicht zijn gebleven.

- Volgens reclamant willen de Heijenaren geen uitbreiding haven van de haven.

Antwoord: Zie de beantwoording bij de vorige vraag. Aanvullend wordt opgemerkt dat het uiteindelijk aan de gemeenteraad (die gekozen is door de bevolking van de gemeente) is om een besluit te nemen over het bestemmingsplan.

## II. Strijd met een goede ruimtelijke ordening – Materiële toets

### 1. **Ladder duurzame verstedelijking**

#### A. Algemeen

- Reclamant is van mening dat de ladder voor duurzame verstedelijking bij het voorontwerpbestemmingsplan niet aan een aantal onderdelen voldoet.

Antwoord: Bij het voorontwerpbestemmingsplan zat een Laddertoets (bijlage 2 van het voorontwerpbestemmingsplan). Op basis van de verschillende inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan is een nieuwe Laddertoets Haven Heijen opgesteld door Stec Groep (maart 2021) en toegevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan (zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan). De inspraakreacties worden daarmee van een antwoord voorzien.

#### B. Nut en noodzaak uitbreiding haven Heijen voor de initiatiefnemers

- Volgens reclamant is de behoefte niet, althans onvoldoende in kaart gebracht. Volgens reclamant is iedere vorm van bedrijvigheid toegestaan blijkend uit de staat van bedrijfsactiviteiten en de zeer ruime afwijkmogelijkheden van het college van B&W.

Antwoord: De Staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 bij de regels van het bestemmingsplan) dient in samenhang te worden gelezen met de bepaling in artikel 3 (Water – Haven) en de zonering op de verbeelding (aanduidingen). Op basis daarvan zijn watergebonden bedrijfsactiviteiten mogelijk die vallen binnen de specifieke bedrijfscategorieën die door middel van een aanduiding zijn mogelijk gemaakt. De regels zijn zodanig geformuleerd, dat extra hinder als gevolg van de uitbreiding van het bedrijventerrein wordt voorkomen. De afwijkingsregels (artikel 3.5.1) borgen dat aan dit uitgangspunt voldaan blijft

worden. Daarmee maken wij iedere vorm van watergebonden bedrijvigheid binnen bepaalde milieuklassen mogelijk, zolang deze niet leidt tot extra hinder voor de omgeving.

- Volgens reclamant zal voor de onderbouwing van nut en noodzaak de behoefte van zowel watergebonden als niet-watergebonden bedrijven en/of bedrijfsactiviteiten en de winning van bouwgrondstoffen (zoals zand en grind) nader onder de loep dienen te worden genomen.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullende laddertoets opgesteld (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan). Hieruit blijkt dat er op basis van de verwachte groei van bulkvolumes in de regio een behoeftevraag is voor tussen de 9,5 en 13,2 hectare watergebonden bedrijventerrein. Daarmee is voldoende onderbouwd dat er voldoende vraag is naar het nieuwe bedrijventerrein met een oppervlak van maximaal 12,6 hectare. Er is geen sprake van niet-watergebonden bedrijvigheid, deze wordt in de regels van het bestemmingsplan expliciet uitgesloten (in artikel 3 van het bestemmingsplan).

#### *Watergebonden bedrijven/bedrijfsactiviteiten*

- Volgens reclamant betekent het nieuwe bedrijventerrein een vergroting van 200% van de huidige watergebonden bedrijfsactiviteiten binnen het plangebied. Deze vergroting van het watergebonden haven terrein lijkt niet in verhouding te staan met de mogelijke groeicijfers per jaar aldus reclamant.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe Laddertoets Haven Heijen opgesteld (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan). Hieruit blijkt dat er in de periode 2020-2030 behoefte is aan de 9,5 tot 13,2 hectare extra watergebonden bedrijventerrein. In de aanvullende laddertoets is ook onderbouwd dat het huidige bedrijventerrein al jaren overbelast is. De nieuwe laddertoets geeft daarmee geen aanleiding om te twifelen aan de nut en noodzaak van het plan.

- Reclamant wijst op een tegenstrijdigheid in de onderbouwing van de ladder voor duurzame verstedelijking bij het voorontwerpbestemmingsplan. Daarnaast gaat volgens reclamant bulkvervoer vaak ook via containers terwijl het college van Burgemeester en Wethouders heeft aangegeven dat het plaatsen van containers niet is toegestaan. Volgens reclamant zorgt dit voor een nog verdere daling van de groeicapaciteit voor bulkgoederen en lijkt de onderbouwing een te rooskleurig beeld te geven van deze marktontwikkelingen.

Antwoord: In de aanvullende laddertoets is onderbouwd dat er tot 2030 naar verwachting sprake is van een toename van de bulkvolumes van 5,8% in het lage scenario tot 8,2% in het hoge scenario. Dit komt neer op een groei van 0,7% tot 1,0% per jaar.

- Volgens reclamant is het reëel om te verwachten dat er de komende jaren sprake zal zijn van een sterke daling van de behoefte aan vervoer over water en houdt de onderbouwing uit bijlage 2 behorende bij het voorontwerp bestemmingsplan geen rekening met deze gewijzigde omstandigheden.

Antwoord: Bij de cijfers waarop de aanvullende laddertoets zich baseert wordt rekening gehouden met enkele actuele ontwikkelingen (zoals PFAS en de stikstofcrisis in Nederland). Er zijn geen gegevens bekend over mogelijke gevolgen van de Covid-19 pandemie. Het is echter niet de verwachting dat dit over de langere termijn tot significant andere cijfers zal leiden dan in de laddertoets beschreven. Recent heeft de overheid verregaande groeicijfers gepubliceerd die in tegenspraak zijn met bovenstaande Covid 19-verwachting van reclamant.

- Reclamant vraagt zich af waarom geen gebruik is gemaakt van meer recentere cijfers voor bijlage 2 van het voorontwerpbestemmingsplan.

Antwoord: In de aanvullende laddertoets (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij

ontwerpbestemmingsplan) is uitgegaan van de meest actuele gegevens. De meest actuele gegevens van onderzoeken dateren uit 2019. Daarnaast zijn gegevens over aanbod op relevante andere bedrijventerreinen gedurende het opstellen van de aanvullende laddertoets opgevraagd bij de betreffende bedrijventerreinen.

- Naar het oordeel van reclamant kan uit de documenten van de “Samenwerkingsovereenkomst BluePorts” niet geabstraheerd worden dat de haven in Heijen met 12,6 hectare nat bedrijventerrein en een nieuwe kade moet worden uitgebreid..

Antwoord: In de samenwerkingsovereenkomst Blueports zijn geen specifieke locaties aangewezen. Wel wordt daarin expliciet de ambitie uitgesproken om goederenvervoer via de binnenvaart te stimuleren en havenontwikkeling te bevorderen ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid in Limburg om hiermee de economische structuur te versterken. Gennep is daarin één van de gemeenten die een knooppunt kan vormen in een robuust en duurzaam netwerk van havens.

- Volgens reclamant ontbreekt in het Provinciaal Omgevingsplan 2014 (geconsolideerde versie december 2019) een beschrijving en inzicht in de (toegenomen) bulk- en overslagcapaciteit van nabijgelegen havens wat een gebrek in de onderbouwing met zich meebrengt.

Antwoord: Uit het POL blijkt dat bij bewezen behoefte aan watergebonden bedrijventerrein, dit type areaal kan worden toegevoegd aan de harde planvoorraad bedrijventerreinen *zonder* een directe saldering te laten plaatsvinden met deze harde planvoorraad. In de aanvullende Laddertoets Haven Heijen die voor het ontwerpbestemmingsplan is uitgevoerd (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan), wordt onderbouwd dat er inderdaad behoefte is aan extra watergebonden bedrijventerrein. Daarmee wordt dus voldaan aan de uitgangspunten uit het POL.

- Reclamant vraagt zich af waarom in Heijen de haven dusdanig dient te worden aangepast en uitgebreid om de bulkoverslag via Vb-schepen mogelijk te maken.

Antwoord: Uit de nieuwe laddertoets (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) komt naar voren dat er al over een langere periode sprake is van een schaalvergroting in de binnenvaart. Deze schaalvergroting zet ook de komende jaren door. In de binnenvaart worden 'grote' en 'bovenmaatse' schepen, met een scheepslengte van minimaal 110 à 135 meter (vaarklasse Vb) steeds meer de norm. Voor de bestaande en toekomstige bedrijven is er dan ook meer kadelengte nodig. Enkel herstructurering van de bestaande kade biedt hiervoor niet voldoende oplossing. Het is daarom reëel dat het voorliggende plan in meer kadelengte voor watergebonden bedrijven voorziet.

- Voor reclamant is het niet duidelijk in hoeverre bedrijventerrein De Brem gaat zorgen voor een groei van bulk- (zand, ertsen e. d. ) en stukgoederen (vaten, kisten, auto's e. d.) welke niet in een container zullen worden vervoerd, aangezien containeroverslag niet is toegestaan.

Antwoord: Er is een collegebesluit genomen dat op het nieuwe bedrijventerrein een uitgebreide containerhaven niet is toegestaan. In de planregels van het bestemmingsplan is dit ook uitgesloten. Een enkele losse container mag wel worden verladen. Vanuit de containeroverslag zal er daardoor geen relatie zijn met de ontwikkeling van bedrijventerrein De Brem. In de nieuwe laddertoets (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is in de onderbouwing dan ook niet meer uitgegaan van een relatie met bedrijventerrein De Brem.

- Bij reclamant leeft de indruk dat de initiatiefnemers, als doel hebben om hun eigen toekomstige verdien capaciteit maximaal te vergroten met daarbij ook vormen van andere (niet-watergebonden) bedrijfsactiviteiten. Reclamant verwijst naar een uitspraak van initiatiefnemers dat zij voor hun eigen activiteiten geen extra opslag nodig zouden hebben.

Antwoord: Het initiatief voor de uitbreiding is gekomen van bestaande bedrijven op Hoogveld. Wij hebben echter als voorwaarde gesteld dat het terrein ook door 'derden' bedrijven gebruikt moet kunnen worden. Om die reden is de constructie van een Havenbedrijf in het leven geroepen. Op dit moment is nog niet bekend welke bedrijven hiervan gebruik zullen maken.

Wat betreft de aangehaalde uitspraak over het niet nodig hebben van extra opslagcapaciteit: deze betref capaciteit voor activiteiten die vallen onder bedrijfs categorie 5.3. Daarvoor hebben initiatiefnemers voldoende capaciteit op het bestaande terrein van Hoogveld.

*Winning van bouwgrondstoffen (zand en grind)*

- Reclamant vraagt zich af waarom geen gebruik is gemaakt van recentere gegevens.

Antwoord: In de nieuwe laddertoets (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is uitgegaan van de meest actuele beschikbare gegevens voor bulkvervoer, die dateren uit 2019.

- Reclamant verwijst naar de bij zijn reactie gevoegde bijlage 2 "Rapportage monitoring bouwgrondstoffen 2015-2016" (Ministerie Infrastructuur en Waterstaat) van 22 december 2017 waaruit volgens reclamant blijkt dat de winning van primaire bouwgrondstoffen in de periode 2015-2016 is afgenomen vooral vanwege een daling van de reguliere ophoogzandproductie. De niet-reguliere winning van ophoogzand is ook sterk gedaald. Er is volgens reclamant sprake van een dalende trend van de winning van delfstoffen in de periode 2002-2016.

Antwoord: In de nieuwe laddertoets (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is uitgegaan van de meest actuele gegevens. De meest actuele gegevens van onderzoeken dateren uit 2019. Op basis van deze cijfers is de verwachting dat er sprake is van een toename van de bulkvolumes van 5,8% in het lage scenario tot 8,2% in het hoge scenario. Dit komt neer op een groei van 0,7% tot 1,0% per jaar.

- Reclamant is van mening dat, in tegenstelling tot hetgeen initiatiefnemers beweren, het vervoer van zand en grind over water via de binnenvaarten het aantal vergunningen voor de winning uit landgroeves naar verwachting zullen afnemen.

Antwoord: In de nieuwe laddertoets (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is gebruik gemaakt van gegevens waarin rekening is gehouden met enkele actuele ontwikkelingen (zoals PFAS en de stikstofcrisis in Nederland). Bij de verwachte toename aan bulkvolumes en daarmee de verwachte ruimte vraag is dus rekening gehouden met dergelijke ontwikkelingen. Denk daarbij ook aan het nog steeds enorme woningtekort in Nederland.

- Volgens reclamant is de conclusie gerechtvaardigd dat de onderbouwing voor de uitbreiding van havencapaciteit voor zand- en grindwinning(activiteiten) tekort schiet.

Antwoord: De actuele laddertoets (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) onderschrijft in grote lijnen de eerder uitgevoerde laddertoets en de conclusies daaruit. Er is geen enkele aanleiding om deze prognose in twijfel te trekken.

*Niet-watergebonden activiteiten*

- Reclamant is van mening dat het bestemmingsplan ruime mogelijkheden verschaft voor niet watergebonden bedrijfsactiviteiten Volgens reclamant ontbreekt een onderbouwing naar nut en noodzaak van niet watergebonden bedrijvigheid.

Antwoord: De Staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 bij de regels van het bestemmingsplan) moet in samenhang worden gelezen met de bepaling in artikel 3 (Water – Haven) en de zonering op de

verbeelding (aanduidingen). Op basis daarvan zijn alleen watergebonden bedrijfsactiviteiten mogelijk die vallen binnen de specifieke bedrijfscategorieën die door middel van een aanduiding zijn mogelijk gemaakt. Daarmee sluit het type bedrijven dat zich hier kan vestigen aan bij de onderbouwde behoefte in de laddertoets.

- Volgens reclamant behoort een herinrichting van een gebied conform de uitgangspunten Ladder duurzame ontwikkeling uit te gaan van de maatschappelijke brede nut en noodzaak. Dat betreft volgens reclamant naast economische belangen ook andere belangen, zoals natuurbelangen, leefbaarheid, water- en verkeersveiligheid, de volksgezondheid, milieu e.d.

Antwoord: Het initiatief voor de uitbreiding is gekomen van bestaande bedrijven op Hoogveld en dient om het voortbestaan van de bedrijven te faciliteren. Voor het nieuwe terrein wordt een Havenbedrijf opgericht. Daardoor is een deel van het terrein ook beschikbaar voor andere bedrijven die binnen de lijst van bedrijven passen die bij de regels van het bestemmingsplan zit.

De overige belangen zijn voor ons van even groot belang als het economische belang. Dit kan reclamant terugzien in de verschillende beleidsdocumenten die we als gemeente de afgelopen jaren hebben opgesteld (o.a. Duurzaamheidsvisie en Omgevingsvisie). Daarin komen de door reclamant genoemde belangen nadrukkelijk aan bod. Voor al deze belangen zoeken wij binnen onze gemeente een plek. In de Notitie analyse gemeentelijk beleid (bijlage 31 bij ontwerpbestemmingsplan) hebben we inzichtelijk gemaakt op welke manier de afweging heeft plaatsgevonden om op deze locatie het economisch belang een plek te geven. Als gemeente hebben we afgewogen dat de uitbreiding van Haven Heijen de juiste ontwikkeling is op deze locatie. De ontwikkeling speelt namelijk in op de vraag naar watergebonden bedrijvigheid en de uitbreiding van havens ten behoeve van duurzaam vervoer over water (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan). Daarnaast sluit de ontwikkeling aan op het bestaande bedrijventerrein Hoogveld en de bestaande haven, waardoor een logische verbinding met de activiteiten op dat terrein kan worden gemaakt. Daarnaast zien we dat het plan inspeelt op de meeste ambities van de gemeente voor het Maasdal, zoals natuurontwikkeling en een bijdrage aan de hoogwaterbescherming.

#### Tussenconclusie

- De (economische) nut en noodzaak van de uitbreiding haven voor haven- of watergebonden activiteiten is door de initiatiefnemers volgens reclamant niet afdoende onderbouwd. Er is overwegend gebruik gemaakt van verouderde gegevens en ook zijn nieuwe ontwikkelingen bij nabijgelegen havens niet meegenomen aldus reclamant.

Antwoord: Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullende Laddertoets Haven Heijen uitgevoerd (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan). Deze is gebaseerd op de meest actuele gegevens. Hieruit blijkt dat er voldoende vraag is naar watergebonden bedrijventerreinen om de aanleg van Haven Heijen te rechtvaardigen.

- De initiatiefnemers willen volgens reclamant het huidige haventerrein met circa 200% vergroten. Volgens reclamant komt dit niet overeen met de door initiatiefnemers genoemde groeicijfers aan havenactiviteiten en de cijfers uit de Havennetwerkvisie 2030 van de provincie.

Antwoord: Uit de nieuwe laddertoets (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) blijkt dat er op basis van de verwachte groei van bulkvolumes in de regio een behoeftevraag is voor tussen de 9,5 en 13,2 hectare watergebonden bedrijventerrein. Daarbovenop is er vanuit de bestaande bedrijven op het bedrijventerrein een additionele ruimtevraag van enkele hectares. Daarmee is voldoende onderbouwd dat er voldoende vraag is naar het nieuwe bedrijventerrein met een oppervlak van maximaal 12,6 hectare.

- Volgens reclamant maakt het voorontwerp bestemmingsplan, allerlei soorten bedrijfsactiviteiten mogelijk.



Antwoord: Het initiatief voor de uitbreiding is gekomen van bestaande bedrijven op Hoogveld en dient om het voortbestaan van de bedrijven te faciliteren. Voor het nieuwe terrein wordt een Havenbedrijf opgericht. Daardoor is een deel van het terrein ook beschikbaar voor andere bedrijven die binnen de lijst van bedrijven passen die bij de regels van het bestemmingsplan zit. Daarbij is een belangrijke eis dat er sprake moet zijn van watergebonden bedrijfsactiviteiten. Deze eis is opgenomen in artikel 3.1 van het bestemmingsplan.

- Naar het oordeel van reclamant is er strijdigheid met de Ladder voor duurzame verstedelijking en het Provinciaal Omgevingsplan Limburg, waarin een aantal van de componenten van de Ladder nader zijn uitgewerkt.

Antwoord: Zoals uit voorgaande beantwoording volgt is er met de toegestane type bedrijvigheid geen sprake van strijdigheid met de Ladder voor duurzame verstedelijking en de verdere uitwerking daarvan in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg.

#### C. Pol 2014 – Kwaliteitsbewustzijn en duurzaam ruimtegebruik

- Reclamant vraagt zich af of met dit voornemen tegemoet wordt gekomen aan de eisen van kwaliteitsbewustzijn en een duurzaam ruimtegebruik volgens het POL 2014 (pagina. 22).

Antwoord: Uit het POL blijkt dat bij bewezen behoefte aan watergebonden bedrijventerrein, dit type areaal kan worden toegevoegd aan de harde planvoorraad bedrijventerreinen *zonder* een directe saldering te laten plaatsvinden met deze harde planvoorraad. In de nieuwe Laddertoets Haven Heijen die voor het ontwerpbestemmingsplan is uitgevoerd (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan), wordt onderbouwd dat er behoefte is aan extra watergebonden bedrijventerrein. Daarmee wordt voldaan aan de uitgangspunten uit het POL.

- Reclamant is van mening dat een zorgvuldig afwegingsproces conform het POL 2014 met alle belanghebbenden waarbij de gemeente de regie neemt, niet heeft plaatsgevonden.

Antwoord: Wij zijn van mening dat er een zorgvuldig proces is doorlopen, waarin alle belangen zijn afgewogen. Naast de wettelijk verplichte procedurestappen voor de milieueffectrapportage en het bestemmingsplan hebben we ook sinds 2016 extra bijeenkomsten georganiseerd met belanghebbenden organisaties en omwonenden. Ook het ter inzage leggen van het voorontwerpbestemmingsplan is bedoeld om zoveel mogelijk mensen de gelegenheid te geven hun mening te geven over het initiatief. Overigens heeft ook uitgebreid afstemming met de provincie Limburg plaatsgevonden, onder andere over de provinciale belangen in het door reclamant genoemde POL 2014.

- Naar het oordeel van de reclamant dient de behoefte van een tweetal bedrijven en de toename van werkgelegenheid zorgvuldig te worden afgewogen tegen andere belangrijke aspecten.

Antwoord: Het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken is in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk gecontroleerd / getoetst aan de Nederlandse wet- en regelgeving door de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennep, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Er is geen reden om te twijfelen aan de onafhankelijkheid van de onderzoeksbureaus en de overheidsinstanties. De juistheid, volledigheid en compleetheid is daarmee voldoende geborgd. Alle relevante aspecten zijn in voldoende mate onderzocht en afgewogen tegen elkaar. Het plan is overigens veelomvattender dan alleen bedrijvigheid, natuurontwikkeling en hoogwaterbescherming zijn namelijk ook belangrijke componenten.

- Volgens reclamant is het besluitvormingsproces van begin af aan op een verkeerde manier ingestoken.

Antwoord: De mening van reclamant wordt niet gedeeld. In september 2016 is reeds het eerste besluit

genomen waarna een zorgvuldig proces is doorlopen, waarbij alle belanghebbenden betrokken of vertegenwoordigd zijn geweest. De door omwonenden aangedragen zorgpunten zijn in het MER en de onderzoeken meegenomen en nader onderzocht. Hieruit blijkt dat er geen effecten zullen ontstaan die een belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van het plan.

- Volgens reclamant blijkt uit de ruimtelijke onderbouwing niet dat sprake is van een duurzaam ruimtegebruik, zoals bedoeld in het POL 2014.

Antwoord: Uit het POL blijkt dat bij bewezen behoefte aan watergebonden bedrijventerrein, dit type areaal kan worden toegevoegd aan de harde planvoorraad bedrijventerreinen *zonder* een directe saldering te laten plaatsvinden met deze harde planvoorraad. In de nieuwe Laddertoets Haven Heijen die voor het ontwerpbestemmingsplan is uitgevoerd (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan), wordt onderbouwd dat er behoefte is aan extra watergebonden bedrijventerrein. Daarmee wordt dus voldaan aan de uitgangspunten uit het POL.

- Volgens reclamant zijn gegevens over de havens in Wanssum en Venlo niet in de ruimtelijke onderbouwing opgenomen waardoor in de Ladder uitgegaan wordt van verouderde gegevens.

Antwoord: In de nieuwe Laddertoets Haven Heijen (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is een inventarisatie gemaakt van beschikbare locaties voor watergebonden bedrijventerreinen in de regio. Daarbij is gekeken naar bedrijfslocaties aan het water, net zoals het huidige en nieuw te realiseren bedrijventerrein. Uit de inventarisatie blijkt dat er op bedrijventerreinen in de regio geen geschikte capaciteit meer beschikbaar is voor nieuwe bedrijven gelegen aan het water. Uit de laddertoets blijkt tevens dat er aanvullend nog steeds behoefte is aan extra watergebonden bedrijvigheid.

- Volgens reclamant is gelet op de (geplande en) gerealiseerde uitbreidingen van de havens van Wanssum, Venlo en Zevenellen (Leudal) en de doelstellingen van een duurzaam ruimtegebruik de behoefte naar de uitbreiding van de open overslagcapaciteit van de haven in Heijen niet gerechtvaardigd en in afdoende mate onderbouwd.

Antwoord: Zie vorig antwoord. Voor wat betreft de mogelijkheid tot vestiging van niet-watergebonden bedrijven: de Staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 bij de regels van het bestemmingsplan) moet in samenhang worden gelezen met de bepaling in artikel 3 (Water – Haven) en de zonering op de verbeelding (aanduidingen). Op basis daarvan zijn alleen watergebonden bedrijfsactiviteiten mogelijk die vallen binnen de specifieke bedrijfscategorieën die door middel van een aanduiding zijn mogelijk gemaakt. Daarmee sluit het type bedrijven dat zich hier kan vestigen aan bij de onderbouwde behoefte in de laddertoets (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan).

- Naar het oordeel van reclamant is er voor niet-watergebonden bedrijven meer dan afdoende ruimte voorhanden. en dient een bedrijventerrein dat gecombineerd is met een havenfunctie, geen ruimte te bieden voor niet-watergebonden bedrijven.

Antwoord: De Staat van bedrijfsactiviteiten (bijlage 1 bij de regels van het bestemmingsplan) moet in samenhang worden gelezen met de bepaling in artikel 3 (Water – Haven) en de zonering op de verbeelding (aanduidingen). Op basis daarvan zijn alleen watergebonden bedrijfsactiviteiten mogelijk (artikel 3.1) die vallen binnen de specifieke bedrijfscategorieën die door middel van een aanduiding zijn mogelijk gemaakt.

- Volgens reclamant dienen volgens de doelstellingen van het POL 2014 de bedrijven van initiatiefnemers AVG en Teunesen naar de haven locaties van Wanssum, Venlo en Zevenellen verplaatst te worden zodat de capaciteit van haven Heijen in volledigheid geschrapt kan worden.

Antwoord: In de nieuwe Laddertoets Haven Heijen (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is een inventarisatie gemaakt van beschikbare locaties voor watergebonden

bedrijventerreinen in de regio. Daarbij is gekeken naar bedrijfslocaties aan het water, net zoals het huidige en nieuw te realiseren bedrijventerrein. Uit de inventarisatie blijkt dat er op bedrijventerreinen in de regio geen geschikte capaciteit meer beschikbaar is voor nieuwe bedrijven gelegen aan het water. Verplaatsen van de twee bedrijven is daardoor geen optie.

#### D. Alternatieven

- Volgens reclamant zijn mogelijke alternatieven niet beschreven en heeft geen afweging plaatsgevonden van voor- en nadelen op basis waarvan uiteindelijk een bepaald voorkeursalternatief is gekozen.

Antwoord: In de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) die in 2016 is gepubliceerd zijn enkele in het MER te onderzoeken alternatieven gepresenteerd. Op basis van deze NRD, de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. zijn de alternatieven en varianten in het MER uitgebreid onderzocht. In het MER is daarbij onderbouwd aangegeven op grond van welke keuzes uiteindelijk het voorkeursalternatief is samengesteld. Iedereen is sinds 2016 over deze alternatieven geïnformeerd, onder andere in de klankbordgroepbijeenkomsten en tijdens (digitale) informatiebijeenkomsten.

- Volgens reclamant dienen volgens jurisprudentie van de Raad van State alternatieven waarmee een vergelijkbaar resultaat kan worden bereikt maar met aanmerkelijk minder bezwaren, te prevaleren.

Antwoord: Zoals hiervoor aangegeven is in het proces van de m.e.r. voldoende gekeken naar voorhanden zijnde alternatieven. Er is niet gebleken dat er betere alternatieven zijn die beantwoorden aan de plandoelstellingen en waar minder bezwaren aan kleven.

- Reclamant vraagt zich af of de havens van Venlo, Wanssum en/of Zevenellen (Leudal) niet beter zijn toegerust om de voorgenomen uitbreiding te realiseren. Een alternatievenonderzoek ontbreekt bij de ruimtelijke onderbouwing aldus reclamant.

Antwoord: Uitbreiding van het bedrijventerrein Hoogveld is – gelet op de laddertoets – te rechtvaardigen, gelet op de vastgestelde behoefte. Locaties elders om de vastgestelde behoefte op te vangen zijn er niet (zie hieronder). Op basis van het MER en de daarvoor uitgevoerde onderzoeken blijkt dat uitbreiding op deze locatie niet leidt tot onevenredige effecten.

Daarnaast is in de nieuwe Laddertoets Haven Heijen (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) een inventarisatie gemaakt van beschikbare locaties voor watergebonden bedrijventerreinen in de regio. Daarbij is gekeken naar bedrijfslocaties aan het water, net zoals het huidige en nieuw te realiseren bedrijventerrein. Uit de inventarisatie blijkt dat er op bedrijventerreinen in de regio geen geschikte capaciteit meer beschikbaar is voor nieuwe bedrijven gelegen aan het water. Verplaatsen van de twee bedrijven is daardoor geen optie.

- Volgens reclamant is er een onvolledig alternatievenonderzoek uitgevoerd.

Antwoord: In de notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) die in 2016 is gepubliceerd zijn enkele in het MER te onderzoeken alternatieven gepresenteerd. Deze zijn gebaseerd op de doelstelling van de uitbreiding en de nevedoelen die hieraan verbonden zijn (hoogwaterbescherming en verbetering van de natuurkwaliteit). Op basis van deze NRD, de ingediende zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. zijn de alternatieven en varianten in het MER vastgesteld en uitgebreid onderzocht. Daarmee is voldoende invulling gegeven aan het alternatievenonderzoek.

Uit de nieuwe laddertoets (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) blijkt vervolgens dat er op basis van de verwachte groei van bulkvolumes in de regio een behoeftevraag is voor tussen de 9,5 en 13,2 hectare watergebonden bedrijventerrein. Daarbovenop is er vanuit de bestaande bedrijven op het bedrijventerrein een additionele ruimtevraag van enkele hectares. Daarmee is voldoende onderbouwd dat er voldoende vraag is naar het nieuwe bedrijventerrein met een oppervlak van maximaal 12,6 hectare. Ook is voldoende onderbouwd dat het in de inspraakreactie gepresenteerde

alternatief niet aan de vraag kan voldoen.

- Reclamant wijst op een variant waarbij het haven terrein in noordelijke richting uitbreidt en waarbij de woonarken verplaatst zouden kunnen worden naar Milsbeek. Volgens reclamant zijn deze varianten niet onderzocht, omdat men in alle onderzochte varianten alleen uitgaat van een zo groot mogelijk bedrijventerrein en niet tevens de omliggende gronden in haar beoordeling heeft betrokken. Deze werkwijze zou volgens reclamant niet conform de Ladder Duurzame Verstedelijking van het Rijk en de provincie Limburg zijn.

Antwoord: Uit de verschillende aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag gelegde rapporten, waaronder het MER, blijkt dat de beoogde ontwikkeling inpasbaar is. Een verplaatsing van de woonarken is dan ook niet nodig noch noodzakelijk.

Overigens hebben de initiatiefnemers aangegeven altijd bereid om met de Woonarkbewoners in overleg te treden om gezamenlijk naar oplossingen te zoeken. Ook momenteel wordt op frequente basis overleg gevoerd tussen de initiatiefnemers en de Woonarkbewoners.

Tenslotte is de reden dat een meer noordelijk alternatief in 2016 niet als alternatief is ingebracht, het ontbreken van de fysieke aansluiting met het bestaande bedrijventerrein Hoogveld. Het nieuwe bedrijventerrein is nu gepland direct aansluitend aan het bestaande bedrijventerrein.

## 2. Veiligheid – hoogwater

- Volgens reclamant ontbreekt in de onderbouwing van de initiatiefnemers een onderbouwing die specifiek gericht is op de gevolgen voor de hoogwaterveiligheid voor het dorp Heijen, de bewoners van de woonarken en de gebieden die aan de Brabantse zijde van de Maas liggen.

Antwoord: In het achtergronddocument Rivierkunde (Riquet, maart 2019, bijlage 9 bij ontwerpbestemmingsplan) van het MER zijn de hydraulische effecten van alle alternatieven (ook het voorkeursalternatief) volgens de uitgangspunten van het Rivierkundig Beoordelingskader van Rijkswaterstaat beschreven. Hierbij komen juist de plaatselijke effecten van de ingreep op waterstanden, stroomsnelheden en bodemontwikkeling aan de orde. Uit deze beoordeling blijkt dat bij realisatie van het voorkeursalternatief sprake is van een waterstands daling ten opzichte van de referentiesituatie. Dit heeft te maken met de realisatie van de extra havenarm aan de westzijde van het nieuwe bedrijventerrein. Het stroomgebied wordt door de aanleg van de uitbreiding van het bedrijventerrein weliswaar in oppervlak kleiner, door de aanleg van de havenarm ontstaat er meer capaciteit om water van de Maas af te kunnen voeren.

### A. Woonarken

- Naar het oordeel van reclamant zijn de huidige plannen in strijd met de zorgplicht uit artikel 1a Woningwet voor wat betreft de woonarken en het beleidsplan woonboten 2010 van de gemeente Gennepe.

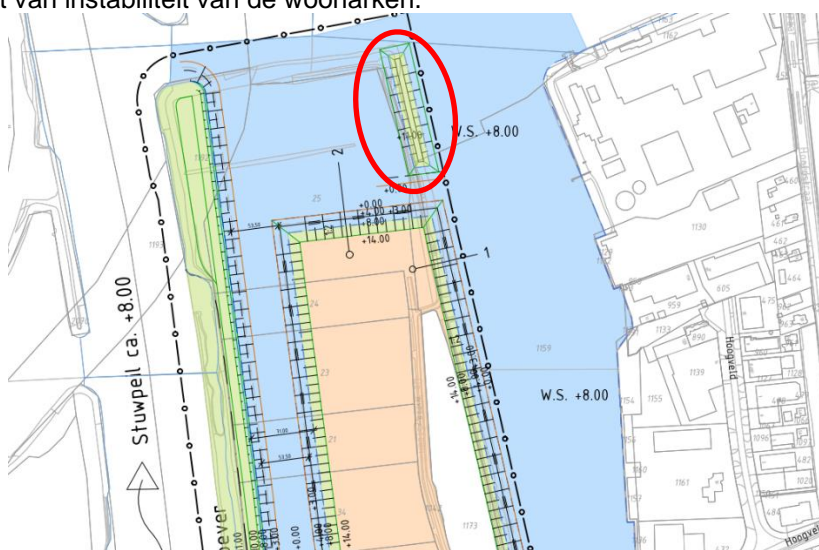
Antwoord: In het MER is uitgebreid onderzocht of er als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen risico's ontstaan op het gebied van gezondheid en/of veiligheid. Uit de onderzoeken blijkt dat dit niet of nauwelijks het geval is. Daarmee wordt voldaan aan de genoemde voorschriften uit de Woningwet.

Het 'beleidsplan woonboten 2010' waar op wordt gewezen betreft de ambtelijke notitie "Integraal Beleid Locatie woonboten Rijksvluchthaven" die is opgesteld ter voorbereiding op het Bestemmingsplan Buitengebied 2012. Deze notitie is nooit formeel vastgesteld en is daarmee geen beleidsstuk. Wat in 2012 wel is vastgesteld is het betreffende bestemmingsplan. Wat daarin is gesteld m.b.t. de woonarken is dan ook rechtsgeldig. Het interne document uit 2010 is niet vastgesteld en heeft dan ook geen beleidsmatige en juridische status.

- Reclamant merkt op dat de woonarken, gelegen aan de Rijksvluchthaven te Heijen er al lagen voordat het industrieterrein Hoogveld werd gerealiseerd. Reclamant wijst op de aanwezige brede oever tussen de Maas en de Paesplas fungeert volgens reclamant als "windbreker" doordat er bomen en struiken staan.

Het bijna helemaal weghalen van de oever en de door Rijkswaterstaat voorgenomen verbreding van de ingang van de Rijksvluchthaven vanuit de Maas zal volgens reclamant de effecten van de hoge golfslag en de toename van de instabiliteit van de woonarken versterken.

Antwoord: In het voorkeursalternatief zoals opgenomen in het voorontwerpbestemmingsplan was er geen aanleiding om te verwachten dat er sprake zal zijn van hogere golven dan in de huidige situatie. In het voorkeursalternatief zoals dat in het ontwerpbestemmingsplan is opgenomen is aanvullend een strekdam gehandhaafd tussen de nieuwe haven en de woonboten in (zie rode cirkel in onderstaand figuur). Daarmee zal er als gevolg van het planvoornemen geen sprake meer zijn van hogere golven en daarmee ook niet van instabiliteit van de woonarken.

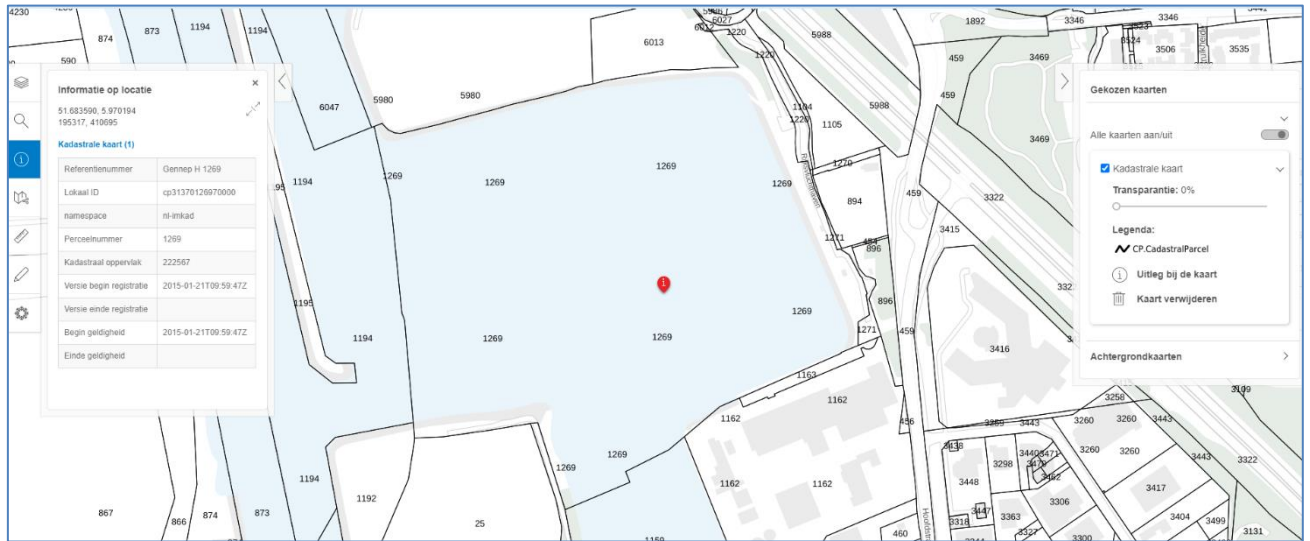


- Naar het oordeel van reclamant zullen er steeds meer grote vrachtschepen komen, met als gevolg dat er steeds meer zand zal worden verplaatst richting de woonarken. Doordat er een nieuwe geul gegraven gaat worden verandert volgens reclamant de stroming in de Rijksvluchthaven, die een versterkend effect heeft op meer zandverplaatsing richting de woonarken. De gevolgen van de wijziging van de stroming en toenemende scheepvaartverkeer zijn dat het waterniveau onder de woonarken steeds lager wordt en bij laag water komen de arken dan "op de grond" te liggen aldus reclamant. Reclamant wijst op het gevaar dat schade optreedt aan de woonarken en dat de veiligheid van de bewoners van de woonarken niet langer kan worden geborgd.

Antwoord: Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de nieuwe scheepvaartbewegingen in het nadeel van de woonarken zullen zijn. De schepen die het dichtst bij de woonarken komen, zijn de schepen die de huidige haven bezoeken. Dat zal zo blijven en verandert niet door de uitbreiding. De schepen die het nieuwe gedeelte bezoeken liggen op grotere afstand van de woonarken en zullen daardoor minder effect hebben op de verzanding dan de dichterbij gelegen schepen.

Onder normale, dagelijkse omstandigheden is er geen sprake van dat de Maas door de haven stroomt. Er wijzigt daarmee niets ten opzichte van de referentiesituatie. Pas bij hoge Maasafvoeren ontstaat er een andere stroming in de haven. De frequentie waarmee dit gebeurt wordt door de uitbreiding niet beïnvloed. Enige dat door de realisatie van de extra haven wordt beïnvloed, is dat de waterstand van de Maas op die momenten lager is dan in de referentiesituatie. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de realisatie van de extra haven in de nieuwe situatie tot meer aanzanding bij de woonarken leidt dan in de referentiesituatie.





## B. Bescherming dorpskern tegen hoogwater

- Volgens reclamant valt de uitbreiding van de haven midden in het doorstroomgebied Deltaprogramma Maasvallei en zal een hoge kade met bedrijfsgebouwen een belemmering van circa 70% van deze doorstroom zijn. Er blijft in de plannen maar een smalle haven over om de doorstroom op te vangen aldus reclamant.

Antwoord: In het achtergronddocument Rivierkunde (Riquet, maart 2019, bijlage 9 bij ontwerpbestemmingsplan) van het MER zijn de hydraulische effecten van alle alternatieven (ook het voorkeursalternatief) volgens de uitgangspunten van het Rivierkundig Beoordelingskader van Rijkswaterstaat beschreven. Hierbij komen ook de plaatselijke effecten van de ingreep op waterstanden, stroomsnelheden en bodemontwikkeling aan de orde. Uit deze beoordeling blijkt dat bij realisatie van het voorkeursalternatief sprake is van een waterstandsdingaling ten opzichte van de referentiesituatie. Dit heeft te maken met de realisatie van de extra havenarm aan de westzijde van het nieuwe bedrijventerrein. Het stroomgebied wordt door de aanleg van de uitbreiding van het bedrijventerrein weliswaar in oppervlak kleiner, door de aanleg van de haven ontstaat er meer capaciteit om water van de Maas af te kunnen voeren.

De berekende waterstandsdingaling is alleen gebaseerd op het effect van de havenuitbreiding zelf (singulier). Eventuele andere maatregelen die in de omgeving nog worden gerealiseerd, zullen deze waterstandsdingaling versterken. Dit plan geeft daarmee een positieve bijdrage aan de hoogwaterbescherming in dit gebied.

- Volgens reclamant staat in werkelijkheid regelmatig het hele gebied tot aan de dijk (bebouwingsgrens) onder water. Bij hoogwater in de Maas stromen verschillende gebieden achter de dijk en de Hoofdstraat onder water door het stijgende grondwater en doordat de sloten het water niet kwijt kunnen aldus reclamant. Reclamant laat in zijn reactie op twee tekeningen zien wat wordt bedoeld.

Antwoord: De beschreven wateroverlast vindt binnendijs plaats. Het effect op de binnendijs grondwaterstanden is onderzocht in het achtergrondrapport Geohydrologie (Sweco, maart 2019) bij het MER. Hieruit blijkt dat de grondwaterstroming bij normale, dagelijkse omstandigheden nauwelijks zal veranderen. Op de momenten dat de Maas door de haven zal stromen (bij hoog water), treedt bij uitbreiding van de haven een verlaging op van de waterstand van de Maas in vergelijking met de referentiesituatie. Een lagere waterstand leidt tot minder hoge grondwaterstanden binnendijs. Dit betekent dat er geen sprake van zal zijn dat, als gevolg van de havenuitbreiding, binnendijs hogere grondwaterstanden ontstaan bij hoogwater.

- Volgens reclamant ontbreekt in de stukken behorende bij de ruimtelijke onderbouwing een studie naar de stijging van de waterstand, stroomopwaarts in de Maas en er is geen studie terug te vinden die specifiek gericht is op de veiligheidsgevolgen voor de directe omgeving.

Antwoord: Zie beantwoording voorgaande inspraakreacties. Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de havenuitbreiding leidt tot een waterstandsval in situaties van hoogwater. In samenhang met overige maatregelen die in de buurt worden getroffen in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma, zal een grotere waterstandsval ontstaan. Al deze maatregelen bij elkaar zorgt voor een veiligere situatie voor het gebied rondom haven Heijen.

- Volgens reclamant zal bij hoogwater het nieuwe bedrijventerrein het huidige doorstroomgebied blokkeren, omdat het bestaande doorstroomgebied wordt verkleind. De kans bestaat dat hierdoor aan de zijde van Heijen onverwachte nieuwe stromingen gaan ontstaan en het water sneller kan gaan opstuwten, aldus reclamant. Uit par. 6.2 van de Watertoets blijkt volgens reclamant dat bij extreme afvoer (T1250) de hoogwaterstand hoger zal zijn dan de geplande aanleghoogte van de kade/bedrijventerrein. Hierdoor kan volgens reclamant wateroverlast op het bedrijventerrein optreden.

Antwoord: Zoals uit beantwoording van voorgaande insprekpunten blijkt, treedt er als gevolg van de havenuitbreiding een verlaging op van de waterstanden in situaties van hoogwater. Dat neemt niet weg dat er in extreme gevallen (T1250) inderdaad sprake kan zijn van overstroming van het bestaande bedrijventerrein.

- Volgens reclamant neemt ook het risico op overstromende rivieren, zoals de Maas toe door klimaateffecten.

Antwoord: De beschreven klimaateffecten zijn bekend en hier heeft de Nederlandse overheid ook beleid voor ontwikkeld. Bij het uitwerken van maatregelen in het Hoogwaterbeschermingsprogramma is de impact van de verwachte klimaatverandering meegenomen. Uit het onderzoek dat ten behoeve van het MER is uitgevoerd (Riquest, maart 2019) blijkt dat de havenuitbreiding bijdraagt aan het verlagen van de waterstand in geval van hoogwater. Daarmee draagt dit project bij aan het inspelen op het veranderende klimaat.

- Reclamant verzoekt om meer specifiek onderzoek in de directe omgeving, waaronder aan de zijde van Heijen waardoor een berekening over de stijging van de Maas als geheel minder van belang is.

Antwoord: Zie voorgaande beantwoording. Er is als gevolg van het planvoornemen sprake van een waterstandsval bij hoogwater. Uit het onderzoek blijkt dat dit ook op lokaal niveau tot een verbetering leidt.

### **3. Gevolgen voor woon- en leefklimaat**

- Volgens reclamant is de leefbaarheid van elk van de vijf kernen van de gemeente Gennep een speerpunt in het coalitieakkoord. Reclamant mist dit in het huidige planvoorstel en gaat in deze inspraakreactie verder in op de leefbaarheid.

Antwoord: Ook voor ons is het belangrijk dat nieuwe initiatieven niet leiden tot belangrijke gevolgen voor de leefomgevingskwaliteit. Tegelijkertijd willen we nieuwe initiatieven waar mogelijk ondersteunen. Dit hebben wij ook zo verwoord in de Omgevingsvisie van 2019. Om die reden is ook uitgebreid en zorgvuldig onderzoek gedaan naar de mogelijke impact van de uitbreiding. Uitkomst hiervan is dat – mits wordt voldaan aan enkele voorwaarden – geen grote effecten worden verwacht op de omgeving. Belangrijke voorwaarden zijn waar mogelijk geborgd in het bestemmingsplan of zullen bij vergunningverlening worden meegenomen. Zo kent het bestemmingsplan een zoneringsplan op het bedrijventerrein, waarbij specifieke bedrijfscategorieën worden toegestaan. Hierdoor wordt bijvoorbeeld extra geluidhinder vanaf het nieuwe bedrijventerrein tegengegaan. In ons beleid (Omgevingsvisie Gennep en Duurzaamheidsvisie) hebben we voor de gemeente Gennep en voor het Maasdal in het specifiek diverse ambities verwoord als het gaat om de leefomgevingskwaliteit. Voor een uitgebreidere

toelichting op de overweging van de gemeente ten opzichte van deze ambities verwijzen we naar bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan (Notitie analyse gemeentelijk beleid). Ook wijzen wij erop dat het plan door de realisatie van een flink areaal nieuwe natuur en een bijdrage aan de hoogwaterbescherming sowieso ook positieve effecten op de leefomgeving heeft.

#### Toename vrachtverkeer – water

##### *Geluidsoverlast*

- Volgens reclamant is een woonboot in het Besluit geluidhinder aangewezen als een geluidsgevoelig terrein, als bedoeld in artikel 1 van de Wet Geluidhinder. Uit de MER volgt dat voor enkele woningen/woonschepen de GES-score voor geluid verslechtert en verschuift van redelijk naar matig en een aantal woningen/woonschepen vallen in de categorie onvoldoende, aldus reclamant. Dit is volgens reclamant onacceptabel.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een geluidberekening uitgevoerd, waarin ook de woonarken zijn meegenomen. Uit het geluidonderzoek blijkt dat ter plaatse van de betreffende woonarken sprake is van een zeer beperkte toename van 0,1 tot 1,2 dB. Dit verschil zal niet waarneembaar zijn én de geluidbelasting ligt nog steeds onder de maximale ontheffingswaarde. Daarmee – mede gezien de huidige ligging van de woonarken tegen een bestaand bedrijventerrein – is geen sprake van een onacceptabel effect. Dat de GES-score matig is, is dan ook vooral te wijten aan de reeds lang bestaande situatie en niet aan het planvoornemen.

##### *Trillingen/waterverstoring*

- Volgens reclamant zullen de plannen leiden tot hogere golven, welke zullen leiden tot instabiliteit van de woonarken.

Antwoord: Zie beantwoording van de betreffende inspraakreactie. Er zal als gevolg van het planvoornemen geen sprake zijn van hogere golven en daarmee ook niet van instabiliteit van de woonarken.

- De aanwezige brede oever tussen de Maas en de Paesplas fungeert volgens reclamant als "windbreker" doordat er bomen en struiken staan. Door het bijna helemaal weghalen van de oever zullen hogere golven ontstaan waardoor de veiligheid van de woonarken onder grote druk komt te staan aldus reclamant.

Naar het oordeel van reclamant zullen er steeds meer grote vrachtschepen komen. met als gevolg dat er steeds meer grond richting de woonarken verplaatst zal worden. Het gevolg hiervan is volgens reclamant dat het waterniveau onder de woonarken steeds lager wordt en dat bij laag water de arken "op de grond" komen te liggen. Reclamant wijst op het gevaar dat schade optreedt aan de woonarken en dat de veiligheid van de bewoners van de woonarken niet langer kan worden geborgd.

Antwoord: Hoewel er ook in het voorkeursalternatief in het voorontwerpbestemmingsplan geen aanleiding was om te verwachten dat er hogere golven of sterkere stromingen zouden ontstaan, is het voorkeursalternatief aangepast. In het ontwerpbestemmingsplan wordt nu een strekdam in stand gehouden tussen de nieuwe haven en de woonarken. Er zal als gevolg van het planvoornemen geen sprake zijn van hogere golven en daarmee ook niet van instabiliteit van de woonarken.

##### *Luchtkwaliteit en gezondheid*

- Naar het oordeel van reclamant volgt uit het MER dat deze ontwikkeling voor de woonschepen en de meest nabijgelegen woningen voor een verslechtering van de luchtkwaliteit zal zorgen. Reclamant heeft twijfels bij de stelling dat de lucht "autonoom schoner" zal gaan worden in het studiegebied, omdat niet te achterhalen valt waar deze stelling op is gebaseerd. Volgens reclamant is in de nabije toekomst niet te verwachten dat (de zwaar vervuilende) vrachtschepen schoner zullen gaan worden.

Antwoord: Het autonoom schoner worden van de lucht is een landelijke ontwikkeling die wordt voorzien door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Uit de jaarlijkse cijfers die het PBL publiceert blijkt dat de luchtkwaliteit de afgelopen 30 jaar sterk is verbeterd. De verwachting is dat deze trend doorzet. Een

verdere verbetering van de luchtkwaliteit kan worden bereikt door de inzet van meer elektrische vervoersmiddelen, duurzamere opwekking van energie, emissie armere landbouw, etc.

Uit het MER en de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de uitbreiding van Haven Heijen leidt tot een emissie van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> / PM<sub>2,5</sub>. Door het autonoom schoner worden van de lucht leidt dit niet tot een slechtere situatie voor fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Uit het verschuiven van enkele woningen naar een hogere GES-klasse voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) blijkt dat die situatie beperkt verslechtert. De concentratie NO<sub>2</sub> is na planontwikkeling maximaal 15,4 µg/m<sup>3</sup>. In vergelijking met de referentiesituatie is dat een toename van maximaal 0,7 µg/m<sup>3</sup>. De maximale concentratie PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> zijn met planvoornemen respectievelijk 19 µg/m<sup>3</sup> en 11,4 µg/m<sup>3</sup>. In vergelijking met de referentiesituatie neemt de concentratie maximaal 0,6 µg/m<sup>3</sup> toe (voor zowel PM<sub>10</sub> als PM<sub>2,5</sub>). Alle woningen liggen na verschuiving in GES-klasse 2 en 3, waardoor nog steeds ruim wordt voldaan aan de landelijke normen voor luchtkwaliteit.

- o Reclamant wijst naar een verslechtering op zowel het gebied van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM<sub>10</sub>/PM<sub>2,5</sub>) waardoor geen goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Daarnaast is volgens reclamant geen onderzoek gedaan naar ultrafijn stof. Reclamant vraagt zich af of de gemeente (en/of de provincie) opdracht gaat geven voor een vergelijkbaar onderzoek.

Antwoord: Voor ultrafijn stof zijn geen wettelijke grenswaarden of gezondheidskundige advieswaarden vastgesteld, zodat de concentraties niet kunnen worden beoordeeld. Voor fijn stof (PM<sub>10</sub>, en PM<sub>2,5</sub>) gelden wel wettelijke normen. Daar wordt ruimschoots aan voldaan, ook na uitbreiding van Haven Heijen (maximale concentraties zijn respectievelijk 19 µg/m<sup>3</sup> en 11,4 µg/m<sup>3</sup>). Omdat ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke normen is voor nader onderzoek geen reden.

- o Reclamant wijst op de uitstoot van (carcogene/kankerverwekkende) zwaveloxiden.

Antwoord: Bij de verbranding van scheepsbrandstof kan zwaveldioxide ontstaan. Het gaat hier echter over maximaal 5 extra schepen op honderden meters afstand van woningen en woonarken. Deze zijn in het luchtkwaliteitsonderzoek meegenomen en leiden niet tot verslechtering van de luchtkwaliteit. Zoals eerder aangegeven voldoet de luchtkwaliteit aan de wettelijke normen.

- o Een slechte luchtkwaliteit veroorzaakt en verergert longziekten en kan op den duur tot longkanker leiden, aldus reclamant.

Antwoord: Voor het bestemmingsplan en MER is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. In dit onderzoek is getoetst aan de landelijke wettelijke normen. Uit het onderzoek blijkt dat het nieuwe bedrijventerrein niet tot een onevenredige verslechtering van de luchtkwaliteit en dat wordt voldaan aan de landelijke normen.

#### Toename (vracht)verkeer – weg

##### *Geluidsoverlast*

- o Volgens reclamant is er in de huidige situatie al sprake van een enorme hoeveelheid aan dagelijks vrachtverkeer die overlast (o.a. geluid, trillingen, stof) geeft voor de directe bewoners van de Hoofdstraat. Uit het verkeersrapport blijkt dat de uitbreiding van de Haven Heijen tot een forse toename zal leiden van het verkeer, aldus reclamant.

Antwoord: In het MER is onderzocht hoeveel wegverkeer er maximaal bij komt als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen. Ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan was dit onderzoek gebaseerd op een uiterste situatie waarin het gehele terrein wordt gebruikt door bedrijven met een maximale verkeersaantrekkende werking. Daarmee is de effectvergelijking in het MER uitgevoerd. Voor het ontwerpbestemmingsplan is op basis van het voorkeursalternatief een nieuwe inschatting gemaakt van het aantal extra verkeersbewegingen. Daarbij is uitgegaan van een realistische invulling van het bedrijventerrein. Op basis hiervan wordt uitgegaan van een maximale verkeersstename van circa 1.161 motorvoertuigen per etmaal, waaronder circa 228 vrachtwagens. De nieuwe verkeersanalyse is opgenomen in bijlage 25. Uit de verkeersonderzoeken blijkt dat dit niet leidt tot een onevenredige

toename van effecten voor de kwaliteit van de leefomgeving.

- Reclamant vindt het onacceptabel dat dat voor enkele woningen/woonschepen de GES-score voor geluid verslechtert.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een geluidberekening uitgevoerd, waarin ook de woonarken zijn meegenomen. Uit het geluidonderzoek blijkt dat ter plaatse van de betreffende woonarken sprake is van een toename van 0,1 tot 1,2 dB. Dit verschil zal niet waarneembaar zijn én de geluidbelasting ligt nog steeds onder de maximale ontheffingswaarde. Daarmee – mede gezien de huidige ligging van de woonarken tegen een bestaand bedrijventerrein – is geen sprake van een onacceptabel effect.

#### *Luchtkwaliteit en gezondheid*

- Volgens reclamant spelen afstand tot de weg en intensiteit van het wegverkeer een belangrijke rol als het gaat om gezondheidseffecten veroorzaakt door langdurige blootstelling aan verkeer-gerelateerde luchtverontreiniging.

Antwoord: Voor het bestemmingsplan en MER is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. In dit onderzoek is getoetst aan de landelijke wettelijke normen. Uit het onderzoek blijkt dat het nieuwe bedrijventerrein niet tot een onevenredige verslechtering van de luchtkwaliteit leidt en dat wordt voldaan aan de landelijke normen. In deze normstelling is tevens het gezondheidsaspect betrokken.

- Volgens reclamant loopt iedereen die langdurig is blootgesteld aan luchtverontreiniging een risico op gezondheidseffecten waarbij een aantal groepen (hooggevoeligen) extra kwetsbaar is.

Antwoord: Voor het bestemmingsplan en MER is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. In dit onderzoek is getoetst aan de landelijke wettelijke normen. Uit het onderzoek blijkt dat het nieuwe bedrijventerrein niet tot een onevenredige verslechtering van de luchtkwaliteit leidt en dat wordt voldaan aan de landelijke normen. In deze normstelling is tevens het gezondheidsaspect betrokken.

- Volgens reclamant volgt uit de MER dat deze ontwikkeling voor de woonschepen en de meest nabijgelegen woningen voor een verslechtering van de luchtkwaliteit zal zorgen welke voor reclamant onacceptabel is. Daarnaast worden door reclamant vraagtekens gezet bij de stelling dat de lucht "autonoom schoner" zal gaan worden in het studiegebied. Niet valt te achterhalen waar deze stelling op gebaseerd is aldus reclamant, omdat in de nabije toekomst niet te verwachten is dat vrachtschepen schoner zullen gaan worden.

Antwoord: Het autonoom schoner worden van de lucht is een landelijke ontwikkeling die wordt voorzien door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL). Uit de jaarlijkse cijfers die het PBL publiceert blijkt dat de luchtkwaliteit de afgelopen 30 jaar sterk is verbeterd. De verwachting is dat deze trend doorzet. Een verdere verbetering van de luchtkwaliteit kan worden bereikt door de inzet van meer elektrische vervoersmiddelen, duurzamere opwekking van energie, emissie armere landbouw, etc.

Uit het MER en de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de uitbreiding van Haven Heijen leidt tot een emissie van NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> / PM<sub>2,5</sub>. Door het autonoom schoner worden van de lucht leidt dit niet tot een slechtere situatie voor fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>). Uit het verschuiven van enkele woningen naar een hogere GES-klasse voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) blijkt dat die situatie beperkt verslechtert. De concentratie NO<sub>2</sub> is na planontwikkeling maximaal 15,4 µg/m<sup>3</sup>. In vergelijking met de referentiesituatie is dat een toename van maximaal 0,7 µg/m<sup>3</sup>. De maximale concentratie PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> zijn met planvoornemen respectievelijk 19 µg/m<sup>3</sup> en 11,4 µg/m<sup>3</sup>. In vergelijking met de referentiesituatie neemt de concentratie maximaal 0,6 µg/m<sup>3</sup> toe (voor zowel PM<sub>10</sub> als PM<sub>2,5</sub>). Alle woningen liggen na verschuiving in GES-klasse 2 en 3, waardoor nog steeds ruim wordt voldaan aan de landelijke normen voor luchtkwaliteit.



- Reclamant wijst naar een verslechtering op zowel het gebied van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) als fijn stof (PM<sub>10</sub>/PM<sub>2,5</sub>) waardoor geen goed woon- en leefklimaat kan worden gegarandeerd. Daarnaast is volgens reclamant geen onderzoek gedaan ultrafijn stof en vraagt reclamant zich af of hiervoor opdracht gegeven gaat worden.

Antwoord: Zie voorgaande beantwoording. Aanvullend wordt nog opgemerkt dat de luchtkwaliteitscore "onvoldoende" in de GES-systematiek geldt voor grote delen van Nederland, ondanks dat daar wel ruimschoots aan wordt voldaan aan de landelijke grenswaarden. Dit staat los van het planvoornemen.

- Volgens reclamant veroorzaakt en verergert een slechte luchtkwaliteit longziekten en kan dit op den duur tot longkanker leiden.

Antwoord: Voor het bestemmingsplan en MER is onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit. In dit onderzoek is getoetst aan de landelijke wettelijke normen. Uit het onderzoek blijkt dat het nieuwe bedrijventerrein niet tot een onevenredige verslechtering van de luchtkwaliteit leidt en dat wordt voldaan aan de landelijke normen. In deze normstelling is tevens het gezondheidsaspect betrokken.

#### *Verkeersveiligheid*

- Volgens reclamant is het voor de vele fietsers nu al vaak een gevaarlijke situatie en ook met een aanpassing van het fietspad blijft deze situatie. Met de uitbreiding van de haven neemt deze overlast en onveiligheid volgens reclamant alleen nog maar verder toe.

Antwoord: In bijlage 23 van het MER is een opleggrapport gevoegd waarin nadrukkelijk is gekeken naar het effect van de uitbreiding van Haven Heijen op de fietsveiligheid en naar de fietsveiligheid in het algemeen rond de Hoofdstraat. Geconcludeerd wordt dat – hoewel de uitbreiding van Haven Heijen hier geen aanleiding toe geeft – er wel mogelijkheden zijn om de fietsstructuur te verbeteren ten behoeve van de fietsveiligheid. Er worden ook enkele adviezen gegeven over hoe dat gedaan kan worden. Omdat de fietsveiligheidssituatie niet verandert als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen, zullen wij dit onderwerp los van dit project nader onderzoeken en een keuze maken over eventueel te nemen maatregelen.

- Volgens reclamant blijkt uit bijlage 14 "Achtergrondrapportage Verkeer" dat in alle drie de onderzochte alternatieven het verkeer van motorvoertuigen en vrachtoertuigen exponentieel zal gaan toenemen.

Antwoord: In het MER is onderzocht hoeveel wegverkeer er maximaal bij komt als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen. Ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan was dit onderzoek gebaseerd op een uiterste situatie waarin het gehele terrein wordt gebruikt door bedrijven met een maximale verkeersaantrekkende werking. Daarmee is de effectvergelijking in het MER uitgevoerd. Voor het ontwerpbestemmingsplan is op basis van het voorkeursalternatief een nieuwe inschatting gemaakt van het aantal extra verkeersbewegingen. Daarbij is uitgegaan van een realistische invulling van het bedrijventerrein. Op basis hiervan wordt uitgegaan van een verkeerstoename van circa 1.161 motorvoertuigen per etmaal, waaronder circa 228 vrachtwagens. De nieuwe verkeersanalyse is opgenomen in bijlage 25.

- Reclamant stelt dat in het onderzoek uitkomsten worden gegenereerd die sterk vanuit de optiek van de ondernemers lijken te zijn geschreven.

Antwoord: Deze mening wordt niet gedeeld. Het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken is in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk gecontroleerd / getoetst aan de Nederlandse wet- en regelgeving door de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennep, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Er is geen enkele reden om te twifelen aan de onafhankelijkheid van de onderzoeksbureaus en de overheden. De juistheid, volledigheid en

compleetheid is voldoende geborgd.

- Naar de overtuiging van reclamant wordt Heijen door de geplande toename van het vrachtverkeer ernstig belast en wordt een sterke toename en overlast van het (vracht)verkeer voorzien op grond van het onderstaande:

- De prognose in de MER en het bestemmingsplan noemen voor de Hoofdstraat 9000 mvt/etmaal: 9000 vr/etmaal = 6 vrachtwagens per minuut (375 per uur = 6,25 per minuut = 1 per 10 seconden).

Antwoord: In de Achtergrondrapportage Verkeer van 7 december 2018 zijn de intensiteiten en prognoses gepresenteerd voor de wegen van en naar de Haven Heijen. Op het noordelijk deel van de Hoofdstraat, net ten zuiden van de N271, reden in 2016 7.500 mvt/etm waarvan 2.100 vrachtauto's (op basis van een verkeerstelling met telslangen). In het MER is onderzocht hoeveel wegverkeer er maximaal bij komt als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen. Dit betrof 2.232 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag (1.742 personenauto's en 490 vrachtwagens). Er is dus geen sprake van een toename van 9.000 motorvoertuigen per dag zoals reclamant stelt.

Ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan was dit onderzoek gebaseerd op een niet realistische situatie waarin het gehele terrein wordt gebruikt door bedrijven met een maximale verkeersaantrekkende werking. Daarmee is de effectvergelijking in het MER uitgevoerd. Voor het ontwerpbestemmingsplan is op basis van het voorkeursalternatief een nieuwe inschatting gemaakt van het aantal extra verkeersbewegingen. Daarbij is uitgegaan van een realistische invulling van het bedrijventerrein. Op basis hiervan wordt uitgegaan van een verkeerstoename van circa 1.161 motorvoertuigen per etmaal, waaronder circa 228 vrachtwagens. De nieuwe verkeersanalyse is opgenomen in bijlage 25.

Na 2023 zullen de intensiteiten op deze en andere straten in de omgeving naar verwachting dalen. Dit is gebaseerd op het regionale verkeersmodel van de RMO Noord-Limburg dat door de gemeenteraad van Gennep is vastgesteld en een algemeen geaccepteerd verkeersmodel is.

- De verdeling is volgens reclamant niet gelijk over de 24 uren, omdat de piekbelasting met name tussen 7.00 uur en 18.00 uur zal zijn;

Antwoord: Als stelregel kan gehanteerd worden dat het drukste spitsuur van de dag (7.30 tot 8.30 uur en 16.30 tot 17.30 uur) 10% van de etmaalwaarde betreft. Op basis van die berekening rijden er in het drukste uur circa 12 motorvoertuigen per minuut op het noordelijk deel van de Hoofdstraat. Daarvan zijn bijna 2 ritten vrachtauto's waarvan 0,4 als gevolg van het voorgenomen plan voor uitbreiding van Haven Heijen.

- Naar het oordeel van reclamant is de opgave van 9000 mvt/etm zoals gesteld in de MER en Bestemmingsplan te laag.

Antwoord: In de Achtergrondrapportage Verkeer van 7 december 2018 zijn de intensiteiten en prognoses gepresenteerd voor de wegen van en naar de Haven Heijen. Op het noordelijk deel van de Hoofdstraat, net ten zuiden van de N271, reden in 2016 7.500 mvt/etm waarvan 2.100 vrachtauto's (op basis van een verkeerstelling met telslangen). In voorgaande beantwoording (verder uitgewerkt in de Aanvulling MER, bijlage 25 bij het ontwerpbestemmingsplan) is aangegeven dat de verkeerstoename als gevolg van het voornemen circa 933 personenauto's en 228 vrachtwagenbewegingen betreft. De in het MER opgenomen prognose was daarmee eerder te hoog dan te laag.

- Volgens reclamant is bij de berekening van de verkeersgeneratie geen rekening gehouden met de invloed van scheepvaart "... heeft naar verwachting een positief effect voor wegverkeer... minder vrachtauto's .." Reclamant stelt dat de effecten juist negatief zijn: overslag vindt immers plaats in de haven Heijen.

Antwoord: Bij de berekening van de verkeersgeneratie is nog geen rekening gehouden met de invloed van de scheepvaart. De toename van het aantal schepen, en daarmee ook de toename van logistiek over water, heeft naar verwachting een positief effect voor het wegverkeer. Naar verwachting zullen hierdoor minder vrachtauto's rijden. In de berekeningen zoals deze nu zijn uitgevoerd is namelijk rekening gehouden met een worst case scenario qua verkeersaantallen omdat is gerekend met een volledige invulling van het terrein als 'distributierrein' terwijl de beoogde ontwikkeling een nat overslagterrein is. Ondanks dat met een nat overslagterrein ook veel verkeersbewegingen zijn gemoeid is dit wel lager dan de situatie waarin het gehele terrein wordt ingericht met distributiecentra. De werkelijke verkeersgeneratie zal dus een waarde betreffen die lager ligt dan wat het bestemmingsplan 'maximaal' mogelijk maakt.

- Volgens reclamant zal Arvato op bedrijventerrein De Brem uitbreiden en verdubbelen. In het MER van 29 maart 2019 wordt verwacht dat Arvato ook de haven zal gebruiken, maar deze te verwachten verkeersbewegingen zijn niet meegenomen in de berekeningen, aldus reclamant.

Antwoord: De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van de in 2016 uitgevoerde tellingen. Daar is de groeifactor uit het regionale verkeersmodel RMO Noord-Limburg op geprojecteerd om prognosecijfers te creëren voor het 2023 en 2030. Hier is het planeffect van de uitbreiding Haven Heijen aan toegevoegd. Het bedrijventerrein De Brem (waar Arvato gevestigd is) ligt op afstand van bedrijventerrein Hoogveld en de havenuitbreiding die dit plan mogelijk maakt. Een eventuele aanvullende verdubbeling van Arvato zal niet tot andere verkeerscijfers in het onderzoeksgebied leiden.

- Volgens reclamant zijn de in het voorontwerp bestemmingsplan van 24-04-2020 benoemde 5 V10 schepen (4000 ton) per etmaal niet meegerekend;

Antwoord: In de berekening van de verkeersintensiteiten is rekening gehouden met het aan- en afvoeren van bulk van en naar de vrachtschepen. Daarbij is overigens niet in beschouwing genomen dat er sprake is van een Modal Shift. Dit betekent dat er meer bulk wordt aan- én afgevoerd per vrachtschip, waardoor vervoer over de weg via vrachtwagens steeds minder nodig is. In de verkeersberekeningen is worst-case van uitgegaan van een situatie waarin deze Modal Shift niet plaatsvindt. In dat opzicht zal er in de praktijk waarschijnlijk sprake zijn van minder vrachtverkeer dan in de onderzoeken berekend.

- Volgens reclamant zijn de te verwachten toename van verkeersbewegingen achterland, vrachtwagens van Duitse bedrijven door een "aanzuigende werking" van de haven niet meegerekend.

Antwoord: De verkeerscijfers zijn gebaseerd op de landelijk gebruikte en gangbare CROW-kencijfers voor de bedrijfstypen die in het bestemmingsplan worden toegestaan op het nieuwe bedrijventerrein. Er is dus gerekend met algemeen geldende kencijfers, waarbij niet duidelijk is wat de exacte herkomst van de (vracht)auto's is.

- In de verkeerstellingen zijn het aantal fietsbewegingen (*500 per etm. : 300 leerlingen VO + woon-werkverkeer en recreanten*) en de voetgangers niet meegenomen.

Antwoord: In het studiegebied zijn verkeerstellingen uitgevoerd van 14 tot en met 22 december 2016. De wegvakbelasting op een gemiddelde werkdag is bepaald op basis van 5 meetdagen:

- Woensdag 14 t/m vrijdag 16 december 2016;
- Maandag 19 t/m dinsdag 20 december 2016.

Met behulp van tellussen is de intensiteit op 9 locaties bepaald voor het gemotoriseerd verkeer. Op 2 locaties is de intensiteit van het langzame verkeer (fiets) bepaald op het vrij liggende fietspad. Bij de telling van de fietsers betreft het zowel schoolgaand verkeer, woon-werkverkeer en recreanten. De

kerstvakantie begon immers pas op 24 december 2016. Voetgangers zijn niet geteld. Dit is ook niet gebruikelijk bij een dergelijke ontwikkeling. Het aantal voetgangers wat wil oversteken (over het Hoogveld en de Hoofdstraat) is zeer beperkt en er zijn, ook op de drukste momenten van de dag, voldoende hiaten om veilig te kunnen oversteken.

- Naar het oordeel van reclamant wordt de verbetering van de 'fantasiekruising' en Hoofdstraat als argument gebruikt voor het handhaven van de ontsluiting van de haven via de Hoofdstraat. Dit is volgens reclamant een oneigenlijke menging van twee dossiers. Reclamant verwijst naar het coalitieakkoord voor de verbetering van de kruising en de Hoofdstraat

Antwoord: Van een oneigenlijke menging van twee dossiers is geen sprake. De onderzoeken bij het ontwerpbestemmingsplan tonen inhoudelijk aan dat de ontsluiting van de haven – ook bij een uitbreiding van de haven – op een goede manier over de Hoofdstraat kan plaatsvinden. Daarnaast is in het coalitieakkoord de politiek-bestuurlijke wens voor de herinrichting van de kruising opgenomen. De aanpak van de kruising zal via een aparte procedure - maar wel parallel in tijd met de havenontwikkeling – worden uitgevoerd.

#### *Alternatieven ontsluiting haven*

- Volgens reclamant zijn de getoonde onderzoeken met betrekking tot de alternatieven verkeersafwikkeling inhoudelijk niet duidelijk gemaakt aan de inwoners.

Antwoord: De onderzochte ontsluitingsmogelijkheden zijn in de Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) benoemd, besproken met de klankbordgroep en uitgebreid onderzocht in het MER. Daarmee is voor iedereen duidelijk geweest welke alternatieven hiervoor zijn onderzocht.

- Volgens reclamant vallen de genoemde alternatieven met name af op basis van argumenten uitgaande van de bedrijfsvoering/belang initiatiefnemers. Verkeersafwikkeling en doorstroming worden volgens reclamant niet als probleem gezien en het belang van Heijen (leefbaarheid) wordt niet genoemd. Er zijn volgens reclamant alternatieven die minder belastend zullen zijn voor de kern van Heijen, zoals alternatief 2a. Dit is volgens reclamant niet nader onderbouwd, waarmee niet voldaan wordt aan een deugdelijke motivering op grond van art. 3:46 Awb.

Antwoord: In de onderbouwing van de verschillende alternatieven zijn meer aspecten meegewogen dan alleen de bedrijfsvoering. Ook verkeersveiligheid en geluid zijn bijvoorbeeld meegewogen. Ten aanzien van variant 2a zijn er dan ook meerdere bezwaren die er toe leiden dat deze geen voorkeur heeft. Voor deze variant moeten twee gebouwen worden gesloopt. Daarnaast zijn er verschillende punten van deze variant die leiden tot een minder verkeersveilige situatie. Zo leidt het tot een extra 'conflictpunt' op de Hoofdstraat. Een 'conflictpunt' is een punt waar gemotoriseerd verkeer en/of langzaam verkeer elkaar kruist. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is dit niet wenselijk. Ook het feit dat één van de percelen langs deze nieuwe route in een bocht ontsloten wordt, is niet gunstig voor de verkeersveiligheid. Dit zijn argumenten die er samen met de beperking voor de bedrijfsvoering toe leiden dat deze variant niet de voorkeur heeft.

- Reclamant wijst op het eerder genoemde alternatief om de woonarken te verplaatsen naar Milsbeek. Dit zou volgens reclamant de mogelijkheid openen om het verkeer op een nog betere en toekomstbestendigere wijze te ontsluiten in de richting van de N271 en andere grote ontsluitingsroutes.

Antwoord: Zie beantwoording eerdere inspraakreactie hierover. Verplaatsing van de woonarken is in dit kader geen reëel alternatief.

#### Grindstort in onderwater depot puinbrekerinstallatie en grindwasinstallatie

- Volgens reclamant wordt een puinbreker-installatie geplaatst die geluidsoverlast met zich mee zal brengen. Er komt volgens reclamant een grindwasinstallatie en er zal een classificatie van grind plaatsvinden waarvan de werkzaamheden geluidsoverlast leveren voor de bewoners van de Waterwoonwijk. Er is volgens reclamant een onafhankelijk onderzoek aangekondigd naar de effecten van het onderwaterdepot. Daarbij wordt volgens reclamant uitsluitend gesproken over geluid onder water.

Met de initiatiefnemers is eerder uitgebreid gesproken over het bovenwatergeluid. Reclamant vraagt zich af of de geluidsoverlast boven water ook meegenomen wordt in het onderzoek. Volgens reclamant lijkt het vullen en leeghalen van het depot in het geluidsrapport te ontbreken, evenals de gecumuleerde effecten van deze bedrijfsactiviteiten.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan verschillende inspraakreacties.

Het bestemmingsplan bevat verder een lijst van bedrijven en bedrijfsactiviteiten die mogen plaatsvinden. Een puinbreker en grindwasinstallatie kan één van die activiteiten zijn. In het geluidonderzoek is rekening gehouden met geluidhinder als gevolg van activiteiten die mogelijk zijn binnen de bedrijvenlijst. Het geluid van een puinbreker en grindwasinstallatie valt daar binnen. Uit dit onderzoek blijkt dat dit niet tot een onevenredige toename van geluidhinder leidt op woonarken en woningen. Daarbij is ook de afstand van de bedrijvigheid tot de woonarken en woningen een rol, er wordt namelijk voldaan aan de landelijke richtafstanden.

- Volgens reclamant draagt geluid onder water veel verder dan boven water. Door de realisatie van een onderwaterdepot (ten behoeve van grindstort) zal ter plaatse een goed of acceptabel woon en leefklimaat niet meer worden gegarandeerd aldus reclamant. Onderzoek naar de effecten van deze mogelijke voorziening ontbreken volgens reclamant ook nog

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan verschillende inspraakreacties.

- Volgens reclamant zullen de flora en fauna in de Rijksvluchthaven sterk worden aangetast door het vullen en leeghalen van het onderwaterdepot wat onwenselijk is voor de natuur en de vissers. Reclamant verzoekt om dit onderdeel uit het plan te schrappen.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan deze inspraakreactie.

#### 4. **Natuur**

- Reclamant verwijst naar het huidige bestemmingsplan waarbij de provincie het plangebied heeft aangemerkt als brongroene landschapszone welke volgens reclamant een cruciale schakel zou zijn in de ecologische hoofdstructuur. Volgens reclamant ligt er ten noorden van het plangebied een goudgroene landschapszone en ten zuiden een zilvergroene landschapszone. Aan de overzijde van de Maas ligt volgens reclamant het Unesco beschermde natuurgebied De Maasheggen.

Antwoord: In bovenstaande punten wordt gesteld dat het plangebied op dit moment zowel in het bestemmingsplan als het provinciale beleid is 'bestemd' voor natuur, landschap en cultuurhistorische waarden. Deze constatering is correct en is ook zo verwoord in het MER en de toelichting van het bestemmingsplan. Daarnaast hebben zowel wij als de provincie ook andere ambities en doelstellingen, die ook voor dit plangebied van toepassing zijn. Denk daarbij aan de hoogwaterbescherming maar ook de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen.

In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als agrarische grond. Wanneer dit plan niet doorgaat, zal het huidige agrarische gebruik worden voortgezet. Er is op korte termijn geen aanleiding om te verwachten dat de beoogde natuurontwikkeling in dat geval zal worden gerealiseerd. Het planvoornemen zorgt er voor dat, naast de realisatie van de haven en het bedrijventerrein, er ten opzichte van de huidige situatie ook een verbetering van de natuurkwaliteit in en aansluitend aan het plangebied plaatsvindt. Daarmee kan op korte termijn concreet invulling worden gegeven aan deze ambitie. Daarnaast wordt met



dit planvoornemen bijgedragen aan het behalen van enkele andere ambities en doelstellingen. In de notitie analyse gemeentelijk beleid (bijlage 31 bij ontwerpbestemmingsplan) hebben we beschreven op welke manier het planvoornemen bijdraagt aan het behalen van verschillende ambities van de gemeente.

- Reclamant verwijst naar een aantal passages uit het POL 2014 waaruit zou blijken dat deze landschapszones belangrijke onderdelen van het natuurnetwerk vormen en beschermd dienen te worden en dat de provincie in 2016 een natuurvisie heeft opgesteld waar volgens reclamant niet door initiatiefnemers naar wordt verwezen.
- Bij gemeenten rust volgens reclamant de verantwoordelijkheid om in ruimtelijke plannen voor het onderdeel brongroene landschapszone aan te geven hoe met de bescherming en versterking van kernkwaliteiten in het betreffende gebied zal worden omgegaan. Naar het oordeel van reclamant passen de plannen niet binnen de visie van de provincie ten aanzien van natuurontwikkeling en-beheer.

Antwoord: De mening van reclamant wordt niet gedeeld. Bij het ontwerpbestemmingsplan is een opleg rapport gevoegd (bijlage 25) waarin nader wordt ingegaan op enkele punten die in verschillende inspraakreacties naar voren zijn gekomen. Daarin is ook nader beschreven op welke manier in het planvoornemen invulling wordt gegeven aan de natuurontwikkeling (zie hoofdstuk 8 van het opleg rapport). Daarbij geldt overigens dat er wel degelijk sprake is van het 'niet volledig' passen van de ontwikkeling in de natuurdoelen. Een deel van het plangebied en een gebied van circa 5 hectare aansluitend aan het plangebied wordt namelijk wel degelijk ingericht ten behoeve van de natuur- en landschapontwikkeling en past daarmee wel binnen de beoogde natuur- en landschapsdoelen.

- Volgens reclamant geeft het natuuronderzoek aan dat de uitbreiding van de haven nadelige gevolgen heeft voor de dassen en dat hier nog een oplossing voor moet worden gevonden. Daarnaast zal volgens reclamant de toename van vrachtscheepverkeer en een onderwaterdepot het ecologische watersysteem verstoren waarbij het aannemelijk is dat de toename van onderwatergeluid een negatief effect zal hebben op de aanwezige bever-, dassen- en vispopulatie.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee is beantwoording van deze vraag niet meer aan de orde. Voor de dassen wordt een compensatiegebied ingericht dat is opgenomen in het landschappelijk inpassingsplan bij het ontwerpbestemmingsplan.

- Naar het oordeel van reclamant is het stikstofonderzoek door bureau Peutz op onjuiste wijze uitgevoerd. Reclamant heeft het rapport van Peutz ter toetsing voorgelegd aan reclamant 2. In zijn rapport van 12 juli 2020 komt volgens reclamant onder andere naar voren dat belangrijke componenten, zoals de toename van het scheepsvrachtverkeer en het wegverkeer in het rapport van Peutz ontbreken. Ook zou er volgens reclamant te weinig rekening zijn gehouden met cumulatieve effecten van andere ontwikkelingen. Reclamant verwijst naar het bijgesloten rapport en verzoekt om de inhoud van dit rapport ter toetsing (van onder andere de Commissie MER) voor te leggen.

Antwoord: Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe berekening uitgevoerd, waarbij tevens het meest actuele AERIUS-model is gebruikt. Daarin is, net als in de eerdere berekening, rekening gehouden met de verkeerstoename, de toename van het aantal scheepvaartbewegingen én de inzet van materieel in de aanlegfase. Opnieuw is getoetst of alle benodigde componenten in de berekening zijn meegenomen. Net als bij de eerste berekening is dit het geval. Er is daarom geen enkele reden om te twifelen aan de uitkomst van de berekening. Het rapport met stikstofberekening van reclamant is meegestuurd naar de Commissie m.e.r.. De Commissie heeft het rapport meegenomen in haar toetsingsadvies.

- Volgens reclamant zou recent gebleken zijn dat voor wegverkeer lange tijd is gerekend met veel mildere stikstofberekeningen dan voor andere sectoren geldt (commissie Hordijk).

Antwoord: Voor de berekening is gebruik gemaakt van het meest actuele landelijke rekenmodel AERIUS. Hierin opgenomen uitgangspunten kunnen niet worden aangepast. Wanneer landelijk wordt besloten dat dit uitgangspunt gewijzigd moet worden, zal dit leiden tot een nieuwe versie van het rekenmodel. Tot die tijd wordt gebruik gemaakt van deze uitgangspunten. Overigens is het genoemde aspect onderkend en is daarvoor een worst-case benadering toegepast. Hiervoor wordt verwezen naar het aanvullende onderzoek stikstofdepositie (bijlage 32 bij ontwerpbestemmingsplan).

### III. Strijd met een goede ruimtelijke ordening – Economische uitvoerbaarheid *Investerings in woningen en leefbaarheid*

- Volgens reclamant zal het ongewijzigd vaststellen van de plannen leiden tot toenemende geluidsoverlast bij zowel huis- als woonbooteigenaren. Voorstelbaar is dat wettelijke grenswaarden en/of zorgplicht worden overschreden/vertreden, hetgeen tot gevolg heeft dat woningen/woonarken extra geïsoleerd dienen te worden, dan wel dat andere geluidsbepalende maatregelen bekostigd dienen te worden aldus reclamant. Dit zal volgens reclamant een flinke kostenpost met zich meebrengen. Deze kosten zijn niet vooraf inzichtelijk gemaakt volgens reclamant. Reclamant verzoekt om hier onderzoek naar te doen, bij voorkeur verwerkt in een onafhankelijke maatschappelijke kostenbatenanalyse welke de economische gevolgen van alle positieve en negatieve effecten waardeert.

Antwoord: Aan het bestemmingsplan ligt een akoestisch onderzoek ten grondslag. Hieruit blijkt niet dat er sprake is van een onaanvaardbare geluidssituatie en ook worden er geen wettelijke normen overschreden. Gelet hierop is een kostenbatenanalyse niet uitgevoerd en behoort ook niet tot de verplichtingen voor initiatiefnemers. Overigens is planschade een onderdeel van alle nieuwe bestemmingsplannen, dus ook van deze. Planschadeverzoeken (indien aan de orde) kunnen na afloop van de procedure worden ingediend en worden afgehandeld conform de gemeentelijke en wettelijke procedure die geldt voor dergelijke zaken. De gemeente zal eventuele planschade volledig verhalen op initiatiefnemers.

#### *Planschade*

- Volgens reclamant zal het ongewijzigd uitvoeren van de plannen tot grote vermogensschade leiden bij omwonenden. Huizen – en woonbooteigenaren zullen geconfronteerd worden met forse waardedalingen. Deze schade zal verhaald worden op gemeente c.q. de initiatiefnemers.

Antwoord: Een kostenbatenanalyse is niet uitgevoerd en behoort ook niet tot de verplichtingen voor initiatiefnemers. Overigens is planschade een onderdeel van alle nieuwe bestemmingsplannen, dus ook van deze. Planschadeverzoeken (indien aan de orde) kunnen na afloop van de procedure worden ingediend en worden afgehandeld conform de gemeentelijke en wettelijke procedure die geldt voor dergelijke zaken. Het staat reclamant dan ook vrij om te zijner tijd een planschadeverzoek in te dienen. De gemeente zal eventuele planschade volledig verhalen op initiatiefnemers.

#### **Verzoek:**

- Reclamant stelt zich primair op het standpunt dat de plannen in strijd zijn met thans geldende wet- en regelgeving. Reclamant verzoekt om het bestemmingsplan niet definitief vast te stellen en om in gesprek te gaan met omwonenden en de vereniging Reclamant 27 om de bezwaren betreffende de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van dit project en andere (reeds gerealiseerde) projecten serieus te nemen. Reclamant verzoekt om de zienswijze gegrond te verklaren, het bestemmingsplan niet verder in procedure te brengen en de proceskosten te vergoeden.

Antwoord: Uit het MER en de onderzoeken die daarvoor zijn uitgevoerd blijkt dat er geen strijdigheid is met de geldende wet- en regelgeving. In de afgelopen jaren sinds 2016 is het gesprek met omwonenden en Reclamant 27 reeds meerdere malen aangegaan en wij zullen ook in het vervolg van het proces dit gesprek blijven voeren. Er is voor ons echter geen enkele aanleiding om de bestemmingsplanprocedure te stoppen en/of over te gaan tot vergoeding van door u gemaakte proceskosten.

#### 4.4. Reclamant 28

Inpraakreactie: Reclamant geeft aan voorstander te zijn van de havenuitbreiding, maar geeft tevens aan dat los van het al dan niet doorgaan van de havenuitbreiding zijn in de brief niet gespecificeerde maar bekende problemen op korte termijn opgelost moeten worden.

Antwoord: Reclamant ervaart vooral overlast van de bestaande fantasiekruising. Door ons is daar samen met de initiatiefnemers en gekwalificeerde deskundigen in een apart spoor naar gekeken en een oplossing voor bedacht. Deze oplossing wordt parallel aan de havenuitbreiding in een aparte procedure uitgevoerd.

#### 4.5. Reclamant 29

Inpraakreactie: Reclamant geeft aan dat door de uitbreiding van de haven een toename van vrachtverkeer met als consequentie een toename van overlast van geluid, verkeer, stikstof en teruggang van woon- en leefomgeving zal ontstaan.

- Reclamant verzoekt om zijn woonomgeving te ontlasten.
- Reclamant verzoekt om de ontsluiting aan de achterzijde te realiseren over het Hoogveld ( plan ontsluiting 2A). waarbij het fietspad naar het bedrijventerrein kan blijven zoals deze nu is.
- Reclamant vraagt zich af hoe de uitbreiding met bedrijven zoals opgenomen in categorie 5.2 zich verhoudt in relatie tot de gevoelige bestemmingen aan de Hoofdstraat waaronder de woning van reclamant. Vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening biedt dit volgens reclamant onvoldoende waarborgen om hinder te voorkomen en is dit uit ruimtelijk oogpunt niet aanvaardbaar. Ten aanzien van het aspect geluid vreest reclamant dat een aanvaardbaar woon- en leefklimaat niet kan worden gegarandeerd.
- Reclamant verzoekt om de plannen in een op te stellen ontwerpbestemmingsplan aan te passen.

Antwoord: Met de realisatie van deze uitbreiding wordt – in samenhang met het bestaande bedrijventerrein Hoogveld – voorzien in een nieuw bedrijventerrein en uitbreiding van de bestaande haven, die volgens de ladderonderbouwing (bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) voorziet in de behoefte in de regio. Voor het MER is een analyse uitgevoerd naar mogelijke alternatieve ontsluitingsvarianten (Bijlage bij Oplegrapportage aanvullend onderzoek ontsluitingsvarianten Hoogveld, 30 maart 2020). Uit deze analyse blijkt dat de hoofdstroom van het (vracht)verkeer van en naar de Haven het beste (lees: snelste, meest veilige en tegen de minste ruimtelijke, milieu en economische impact) via de Hoofdstraat afgewikkeld kan worden, conform de huidige route. Alle onderzochte ontsluitingsvarianten via Hoogveld (om een deel van de Hoofdstraat te ontzien) zorgen in vergelijking met de huidige route via de Hoofdstraat in meer of mindere mate voor een verslechtering op het gebied van verkeersveiligheid, doorstroming, ruimtebeslag, milieuhinder en/of economische impact.

In het MER is verder onderzocht hoeveel wegverkeer er maximaal bij komt als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen. Ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan was dit onderzoek gebaseerd op een uiterste situatie (worst-case) waarin het gehele terrein wordt gebruikt door bedrijven met een maximale verkeersaantrekkende werking (conform CROW-richtlijnen). Daarmee is de effectvergelijking in het MER uitgevoerd. Voor het ontwerpbestemmingsplan is op basis van het voorkeursalternatief een nieuwe inschatting gemaakt van het aantal extra verkeersbewegingen. Daarbij is uitgegaan van een realistische invulling van het bedrijventerrein. Op basis hiervan wordt uitgegaan van een verkeerstoename van maximaal circa 1.161 motorvoertuigen per etmaal, waaronder circa 228 vrachtwagens. De nieuwe verkeersanalyse is opgenomen als bijlage 25 bij het ontwerpbestemmingsplan.

Wat betreft de milieucategorieën: op het huidige bedrijventerrein Hoogveld zijn bedrijven tot en met milieucategorie 5.3 toegestaan. Op het nieuwe terrein komen bedrijven in een lagere milieucategorie (4.2, 5.1 en 5.2). Uit de uitgevoerde onderzoeken en opgestelde rapporten blijkt dat de invloed op bestaande woningen niet of nauwelijks zal toenemen en binnen de geldende normen blijft.

#### 4.6. Reclamant 2

Inspiraakreactie algemeen: Reclamant heeft zijn reactie vormgegeven in een rapport, welk rapport ook als bijlage 3 behoort bij de inspraakreactie van reclamant 27 (zie 4.3). Reclamant is persoonlijk ook tegen het plan en onderschrijft de zienswijze van reclamant 27.

In zijn rapport onderbouwt reclamant waarom de stikstofoets van Peutz onjuist is. In het stikstofoets rapport van Peutz is volgens reclamant een aantal aannames en uitgangspunten beschreven op basis waarvan de stikstofberekening is gedaan. Reclamant 27 heeft hierop een andere zienswijze, zowel op de uitgangspunten, als ook op de berekening zelf. Deze zijn beschreven in het rapport samen met de uitkomst van de stikstof berekeningen.

In het stikstofrapport van Peutz is volgens reclamant een aantal zogenoemde varianten berekend:

- een referentie situatie van de huidige stikstof depositie
- de depositie in de aanlegfase van de haven
- de depositie in de gebruiksfase van de haven, hierin worden 6 varianten beschreven, waarvan er uiteindelijk 1 is gekozen als voorkeursvariant.

In het rapport van reclamant worden de volgende situaties berekend:

- de referentie situatie met nieuwe uitgangspunten waarbij de huidige vermesting ter discussie staat, zowel de hoeveelheid emissie als ook de legaliteit daarvan
- de aanleg fase, waarbij in tegenstelling tot het rapport van Peutz ook het extra weg en scheepsverkeer wordt meegenomen
- de voorkeursvariant waarbij inzichtelijk wordt gemaakt dat het extra weg en scheepsverkeer zeer veel bijdraagt aan de stikstofdepositie

Verder wordt door reclamant betoogd dat de methodiek die Peutz gebruikt om een nieuwe situatie en de referentie situatie met elkaar te vergelijken onjuist is.

#### Antwoord:

Voor het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd aan de hand van de laatste inzichten (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan). Tevens hebben initiatiefnemers besloten om de te verwachten stikstofdepositie door middel van extern salderen te compenseren. Gelet op het voorgaande zijn de uitgangspunten – vergeleken met het rapport dat aan het voorontwerpbestemmingsplan ten grondslag heeft gelegen – aanzienlijk gewijzigd. Het rapport is zowel door de provincie als door de gemeente getoetst en akkoord bevonden voor dit ontwerpbestemmingsplan.

#### **1.1. Uitgangspunten in de MER**

##### **1.1.1. Inspiraakreactie specifiek m.b.t. Extra scheepvaart naar / van depot (1.1.1)**

- Het is volgens reclamant de vraag in hoeverre het emissieloos bedrijven van een onderwaterdepot mogelijk is. In het rapport van de reclamant is een berekening opgenomen dat voor het vullen en legen van het onderwaterdepot er maximaal 5040 extra scheepsbewegingen (schepen met een laadvermogen tot 1000 ton) op jaarbasis te verwachten zijn, ofwel gemiddeld 14 scheepsbewegingen per etmaal. Deze extra scheepsbewegingen zijn volgens reclamant niet opgenomen in de 5 schepen per etmaal die de haven aandoen.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee is beantwoording van deze vraag niet meer aan de orde. Overigens waren de extra scheepsbewegingen in verband met het onderwaterdepot wel opgenomen in de 5 schepen per etmaal die de haven aandoen.

##### **I. Inspiraakreactie specifiek m.b.t. Haalbaarheid emissie loos/arm terrein (1.1.2)**

- In het rapport van reclamant is een tabel opgenomen van de uitstoot van stikstof in kg van overige industrie op basis van kentallen (voor de AERIUS berekening) en op basis van het toetsrapport van Peutz. De door Peutz opgegeven getallen zijn volgens reclamant niet gespecificeerd. Uit de tabel blijkt volgens reclamant dat de verhouding tussen de uitstoot op basis van een kental en op basis van de gebruikte niet gespecificeerde opgave zeer groot is, tot 83 keer minder uitstoot dan gebruikelijk. Het is volgens reclamant zeer de vraag of de in de stikstoftoets opgegeven emissie haalbaar is, een onderbouwing hiervan ontbreekt.

Antwoord: In de berekeningen in het kader van het voorontwerpbestemmingsplan zijn algemene kentallen voor bedrijventerreinen gebruikt, afgeleid uit CBS-gegevens over de periode 2010-2015 en representatief voor een gemiddeld, bestaand bedrijventerrein. Voor Haven Heijen wordt uitgegaan van een duurzaam en emissiearm bedrijventerrein: er zullen geen grote stationaire emissiebronnen (zoals stookinstallaties) toegestaan worden en zal voor wat betreft (mobiele) werktuigen zo veel mogelijk gebruik worden gemaakt van elektrisch materieel of materieel van minimaal stage klasse IV/V. Voor Haven Heijen is hiertoe rekening gehouden met een emissiekental van 68 kg NOx/ha/jaar vanwege (hoofdzakelijk) mobiele werktuigen.

Hiervoor is:

- enerzijds een toets uitgevoerd of bijvoorbeeld soortgelijke activiteiten als die van de initiatiefnemers in deze regels zouden passen, hetgeen het geval bleek te zijn.
  - anderzijds deze emissie van 40 kg/ha/jaar niet veel lager dan het door Tauw (rapport 31-8-2018) bepaalde kental van 66 kg NOx/ha/jaar voor mobiele werktuigen op bestaande bedrijventerreinen (mix van stage II/III/IV). Aangezien tussen stage III en stage IV doorgaans een factor 3 emissiereductie, zodat een emissie van 40 kg/ha/jaar en lager voor Haven Heijen zeker haalbaar zal zijn.
- Een nadere onderbouwing is opgenomen in het aanvullende oplegrapport Stikstof (bijlage 32 bij ontwerpbestemmingsplan).

#### Inspraakreactie specifiek m.b.t. Toename van het scheepsverkeer over de Maas door het industrie terrein (1.2)

- In het rapport wordt met cijfers van Rijkswaterstaat het aantal schepen in de sluzen van Sambeek, Grave en Weurt aangegeven. De verwachte toename van het scheepsverkeer ten gevolge van de uitbreiding (5 extra schepen per etmaal) is in het rapport ook in beeld gebracht. Volgens het rapport is de toename van het scheepsverkeer zeer significant voor het gebied van de Maas dichtbij Gennep en kan het extra scheepsverkeer niet zonder meer opgaan in het overige scheepsverkeer. In de stikstofberekening van het rapport is het extra scheepsverkeer over de Maas meegenomen tot aan respectievelijk de splitsing van de Maas met het Maas Waal kanaal (noordelijk deel) en tot aan Venlo (zuidelijk deel). De argumentatie van Peutz dat in de stikstofberekening het extra scheepsverkeer opgaat in het overige verkeer is volgens reclamant onjuist en dient wel gemodelleerd te worden.

Antwoord: Vanwege de release van de nieuwe versie van het landelijke rekenmodel AERIUS 2020 per 15 oktober 2020 zijn de berekeningen geactualiseerd, zie hiervoor het aanvullende oplegrapport Stikstof (bijlage 32 bij ontwerpbestemmingsplan). Voor wat betreft de toerekening van extra vaarverkeer is de uitstoot daarvan in de stikstofberekeningen opgenomen tot het moment dat de bewegingen zijn opgenomen in het heersend verkeers-/vaarbeeld. Ten aanzien van het extra scheepvaartverkeer betreft dit conform de voorschriften bij Aerijs de afstand tot aan de hoofdvaarweg (de Maas). Een nadere onderbouwing is opgenomen in het aanvullende oplegrapport Stikstof.

#### Inspraakreactie specifiek m.b.t. Toename van het scheepsverkeer over de Maas ten gevolge van het onderwaterdepot (1.3)

- In het rapport van reclamant is berekend dat ten gevolge van het onderwaterdepot er maximaal 5040 extra scheepsbewegingen (schepen met een laadvermogen tot 1000 ton) op jaarbasis te verwachten zijn (zie 1.1.1). Dit extra scheepvaartverkeer is volgens reclamant niet meegenomen in de stikstoftoets en in de MER.
- De toename van het scheepvaartverkeer is nu nog veel groter, daaruit volgt dat er in de stikstoftoets van Peutz niet gesteld kan worden dat het scheepvaartverkeer opgaat in het overige verkeer aldus reclamant.



Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan deze zienswijze.

#### Inspiraakreactie specifiek m.b.t. Toename van het wegverkeer (1.4)

- In het rapport wordt verwezen naar de verkeersintensiteiten van de wegen rondom het plangebied die opgevraagd kunnen worden via het portal van de Provincie Limburg (<https://portal.prvlimburg.nl/viewer/app/default>). Aan de hand van deze provinciale cijfers en de toename van het wegverkeer per etmaal uit het verkeersrapport van Goudappel blijkt dat er een mogelijke toename in zwaar vrachtverkeer is van 29,2% op de N271 en 10,4% op de A77. Met een mogelijke toename in zwaar vrachtverkeer van 29,2% op de N271 en van 10,4% op de A77 is het volgens reclamant onjuist om te stellen dat het extra verkeer buiten de Hoofdstraat wordt opgenomen in het overige verkeer. Het dient dus volgens reclamant te worden meegenomen in de stikstofberekening.

Antwoord: Vanwege de release van AERIUS 2020 per 15 oktober 2020 zijn de berekeningen geactualiseerd, zie hiervoor het aanvullende opleggrapport Stikstof (bijlage 32 bij ontwerpbestemmingsplan). De toename van het (vracht)verkeer is meegenomen in het stikstofonderzoek tot het moment waarop dit verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Ten aanzien van het (vracht)verkeer is hiertoe rekening gehouden met extra verkeer over de Hoofdstraat en de N271 tot aan de aansluiting met de N264 (noordelijke richting) en de A77 (zuidelijke richting). Een nadere onderbouwing is opgenomen in het opleggrapport Stikstof.

#### Inspiraakreactie specifiek m.b.t. Toegepaste methodiek om stikstofdepositie te compenseren (1.5)

- In de stikstoftoets wordt de stikstofdepositie in de referentiefase als gevolg van NH<sub>3</sub> in bemesting van landbouwgrond verrekend met de stikstofdepositie in de aanleg en gebruiksfase. In de aanleg- en gebruiksfase is deze vooral ten gevolge van NO<sub>x</sub> uitstoot. Het AERIUS programma is niet in staat om een vermindering van stikstofemissie in rekening te brengen, er kunnen bijvoorbeeld geen negatieve bronnen worden gedefinieerd. De wijze waarop Peutz nu het wegvallen van de NH<sub>3</sub> uitstoot verrekend klopt echter niet volgens reclamant. Peutz verlaagt de maximale depositie in de aanleg- en gebruiksfase met de maximale depositie in de referentie fase aldus reclamant. Echter, de locatie van deze maximale deposities is voor beide fasen niet gelijk. Dit omdat de bronnen zich op andere locaties bevinden en mogelijk ook omdat de transferfunctie van bron naar depositieplaats anders is voor NH<sub>3</sub> en NO<sub>x</sub>. Een betere methodiek zou zijn om per hexagon in de aanleg- en gebruiksfase de depositie te noteren en daarna de depositie in dat zelfde hexagon in de referentiefase te verminderen. Daarmee is de berekende depositie door Peutz onjuist.

Antwoord: Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe berekening uitgevoerd, waarbij tevens het meest actuele AERIUS-model is gebruikt. Net als in het eerdere onderzoek is in dit onderzoek gebruik gemaakt van de voorgestelde methode. In het aanvullende onderzoeksrapport (bijlage 32 bij ontwerpbestemmingsplan) is in de bijlage het rekenresultaat opgenomen van de verschilberekening tussen de referentiesituatie en de gebruiksfase van het voornemen (de gebruiksfase is maatgevend ten opzichte van de aanlegfase).

#### Inspiraakreactie specifiek m.b.t. Grondslag voor compensatie en bemestingsvergunning (1.6)

- Peutz verrekent volgens reclamant de stikstof emissie in de referentie fase door deze af te trekken van de emissie in de aanleg- en gebruiksfase. Reclamant vraagt zich af of dit verrekenen wel juist is. Daarnaast stelt Peutz volgens reclamant dat het stoppen van de emissie een 'onlosmaakbaar' effect is. Dit is volgens reclamant niet juist. In het rapport wordt verwezen naar een tekst op de site van de Raad van State over o.a. het bemesten van landbouwgrond. Landbouwers hebben een vergunning nodig om hun land te bemesten. De grondslag voor de vergunningen voor het bemesten van deze grond is echter discutabel (zie inspraakreactie van reclamant 30 onderdeel 7. Compensatie berekening stikstofemissie). Het compenseren stikstofemissie door het beëindigen van bemesting is daarmee onjuist aldus reclamant.

Antwoord: Vooraf wordt opgemerkt dat de tekst op de website van de Raad van State waar reclamant naar verwijst, betrekking heeft op het vergunningenspoor en niet op het (bestemmings)planspoor. Dit is een duidelijk verschil, in dit geval gaat het om het bestemmingsplanspoor. Voor het bestemmingsplanspoor geldt als referentiesituatie de feitelijk bestaande en planologisch legaal aanwezige situatie, ongeacht of voor het betreffende gebruik wel of geen natuurvergunning is verleend. Voor wat betreft de bemesting is bewust uitgegaan van gangbare stikstofgebruiksnormen. Dit is in lijn met het advies van de Commissie Remkes. Niet gebleken is dat deze stikstofgebruiksnormen niet stroken met, dan wel in relevante zin afwijken van de werkelijke situatie. De Commissie Remkes concludeert in haar tussentijdse rapport (zie hierna) dat in de praktijk agrariërs maximaal gebruik maken van de maximum hoeveelheden stikstof en fosfaat die mogen worden aangewend, zowel voor het totaal aan dierlijke mest en kunstmest, als voor het aandeel dierlijke mest. Zie hieronder de conclusie van de Commissie Remkes:

*“Conclusie: Ammoniakemissie bij produceren en aanwenden mest generiek lager sinds referentiedatum Voor het bemesten van landbouwgrond gelden wettelijk vastgelegde maximum hoeveelheden stikstof en fosfaat die mogen worden aangewend, zowel voor het totaal aan dierlijke mest en kunstmest, als voor het aandeel dierlijke mest. Dit is afhankelijk van het gewas, de grondsoort en eventuele derogatie. In de praktijk geldt dat agrariërs de toegestane totale gebruiksruijme voor hun landbouwgrond om bedrijfseconomische redenen volledig gebruiken. De hoeveelheid ammoniak die bij deze activiteit vrijkomt, is afhankelijk van de hoeveelheid en de soort mest en van de bemestingstechniek. De wettelijke gebruiksnormen voor gewassen zijn de afgelopen decennia voor alle gewassen verlaagd. Daarnaast zijn er in deze periode extra voorschriften gekomen voor het emissiearm aanwenden van mest. Uitzondering hierop kunnen percelen zijn waar het grondgebruik is aangepast van akkerland naar grasland, omdat voor grasland hogere mestaanwendingsnormen gelden dan voor akkerland. Een tweede mogelijke uitzonderingssituatie is aan de orde als gronden eerst niet of nauwelijks, en nu volop bemest worden (bijv. als gronden in landbouw zijn gebracht en deze op ten opzichte van de referentiesituatie toen niet en nu wel bemest worden).” (Advies Commissie Remkes, Bemesten en beweiden in 2020, p. 12-13).)*

#### Inspiraakreactie specifiek m.b.t. Referentiesituatie (2)

- In het rapport is het plangebied opgedeeld in een 12-tal kavels waarvan de geteelde gewassen via *boerenbunder.nl* zijn opgezocht. In het rapport staan de stikstofgebruiksnormen voor deze gewassen op klei-, zand- en veengrond opgesomd. De in de stikstoftoets van Peutz aangehouden grondsoort (kleigrond met een hogere stikstofgebruiksnorm) is volgens reclamant discutabel, omdat de grond bij een bezoek aan de kavels eruit ziet als zandgrond..

Antwoord: Op grond van de Meststoffenwet zijn de betreffende percelen getypeerd als 'kleigrond' (zie <http://www2.hetInvloket.nl/mijndossier/grondsoortenkaart/kaarten2019/46W.PDF>), derhalve is in het onderzoek voor wat betreft de stikstofgebruiksnorm ook terecht uitgegaan van de normen die horen bij 'kleigrond'.

Verder is voor het ontwerpbestemmingsplan een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit blijkt dat er na herberekening met alle gewijzigde uitgangspunten geen kritische depositie in de Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden, zelfs niet onder de gekozen worst-case uitgangspunten.

- Een kavel wordt door Peutz opgevoerd als grasland, maar hier staan bramenstruiken en onkruid aldus reclamant. De kavel is volgens reclamant geen weide die begraasd wordt of volledig gemaaid kan worden. Deze kavel heeft geen stikstofgebruiksnorm, maar is wel meegenomen in de berekening van Peutz met een kavel met de hoogste stikstofgebruiksnorm voor grasland aldus reclamant.

Antwoord: Gebleken is inderdaad dat deze kavel momenteel niet als grasland in gebruik is en dus onterecht is meegenomen in de berekeningen. Dit is gecorrigeerd in de actuele berekeningen en onderzoek, zoals beschreven in het aanvullende opleg rapport stikstof (bijlage 32 bij het

ontwerpbestemmingsplan).

- Volgens reclamant is door Peutz een emissie berekend van in totaal 381 kg en is in het rapport 465 kg NH<sub>3</sub> emissie gebruikt. Voor reclamant is het onduidelijk hoe deze is berekend en lijkt hier een rekenfout gemaakt te zijn.

Antwoord: Bij de berekening van de NH<sub>3</sub>-emissie op basis van de stikstofgebruiksnorm (in kg N/ha/jaar) is rekening gehouden met het verschil in molaire massa tussen N (14 g/mol) en NH<sub>3</sub> (17 g/mol). Er is dus geen sprake van een rekenfout.

Verder is voor het ontwerpbestemmingsplan een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit blijkt dat er na herberekening met alle gewijzigde uitgangspunten geen kritische depositie in de Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden, zelfs niet onder de gekozen worst-case uitgangspunten.

#### Inspiraakreactie specifiek m.b.t. Aanlegfase (3)

- Volgens reclamant is in de stikstoftoets de aanvoer van bouwmaterialen en bouwverkeer over de weg, aanvoer van beton, asfalt, hoogwerkers, kraanwagens e.d. niet opgevoerd. In het rapport van reclamant wordt dit geschat op 100 vrachtwagenbewegingen per etmaal.

Antwoord: In de berekeningen voor de aanlegfase is reeds rekening gehouden met tijdelijke emissies vanwege het ontgraven/ophogen van het plangebied ten behoeve van de realisatie van het bedrijventerrein. In de actuele berekeningen en onderzoek, zoals beschreven in het opleg rapport stikstof is tevens aanvullend rekening gehouden met tijdelijke emissies als gevolg van de realisatie van de bedrijfspanden e.d. De (tijdelijke) aanlegfase/bouwfase blijkt voor wat betreft de stikstofdepositie ondergeschikt aan de gebruiksfase van de Haven Heijen.

Verder is voor het ontwerpbestemmingsplan een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit blijkt dat er na herberekening met alle gewijzigde uitgangspunten geen kritische depositie in de Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden, zelfs niet onder de gekozen worst-case uitgangspunten.

#### Inspiraakreactie specifiek m.b.t. Gebruiksfase (4)

- In het rapport van reclamant zijn emissie bronnen gedefinieerd in het AERIUS programma en is een realistisch maximum voor de stikstofdepositie bepaald. De resultaten van de AERIUS berekening staan in het rapport en wijken af van de resultaten van de AERIUS berekening die door Peutz is gemaakt aldus reclamant.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit blijkt dat er na herberekening met alle gewijzigde uitgangspunten geen kritische depositie in de Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden, zelfs niet onder de gekozen worst-case uitgangspunten.

- De stikstoftoets die gebruikt wordt in het MER is volgens reclamant door Peutz onjuist uitgevoerd, de uitgangspunten zijn zo gekozen dat er geen extra stikstofdepositie plaats vindt in de natura 2000 gebieden.

Dit rapport van reclamant laat zien dat een realistisch maximum depositie van meer dan 5 mol/ha/j plaatsvindt en dat de depositie daarnaast over een groot oppervlakte plaatsvindt:

- o Het extra scheepsverkeer is zo significant dat het niet opgaat in het heersende verkeersbeeld. Daarom dient het extra scheepsverkeer over de Maas te worden meegenomen in de stikstofberekening. Zelfs als beargumenteerd zou worden dat dat niet gebruikelijk is levert het wel meenemen van deze emissie een nauwkeuriger beeld op van de maximum te verwachten depositie.

- Het extra verkeer over de weg zal, met name het zware vrachtverkeer, significant toenemen. Ook hier wordt het heersende verkeersbeeld verstoort. Daarom moet ook dit verkeer over de N271 en de A77 worden meegenomen. En ook hier geldt dat als beargumenteerd zou worden dat dat niet gebruikelijk is, dat het wel meenemen van deze emissie een nauwkeuriger beeld oplevert van de maximum te verwachten depositie.
- De opgave van de emissie van NH<sub>3</sub> in de referentie situatie is onjuist. Dit is aanzienlijk minder.
- De methodiek om de maximale depositie in de referentie situatie af te trekken van de maximale depositie in de andere fasen (aanleg- en gebruiksfase) is onjuist. Hier moet per hexagon in AERIUS het verschil berekend worden. Dit omdat de maximale deposities niet op eenzelfde hexagon hoeven te liggen.
- Er is geen onderbouwing gegeven waarom het nieuwe industriegebied zo weinig, tot 83 keer minder, emissie heeft dan industrie van eenzelfde klasse op basis van kentallen. Omdat een gedetailleerde en realistische onderbouwing ontbreekt kan er niet van de opgegeven emissie worden uitgegaan en moet er met kentallen worden gerekend.
- Extra scheepsbewegingen ten gevolge van het depot zijn niet voorzien. Toch kunnen dat er 5040 per jaar zijn. Ook dit is significant in de stikstofdepositie en moet daarom worden meegenomen.
- De Raad van State heeft op 29 mei 2019 uitgesproken dat het compenseren van stikstof door het beëindigen van mestactiviteiten zoals in dit project gebeurt niet mag.

Antwoord: Gelet op het voorgaande en de hiervoor eerder gegeven antwoorden zijn wij van oordeel dat er in de stikstof berekeningen, op enkele kleine aspecten na, geen grote onvolkomenheden zitten. Mede naar aanleiding van de nieuwe release van AERIUS (15 oktober 2020) is voor het ontwerpbestemmingsplan een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit blijkt dat er na herberekening met alle gewijzigde uitgangspunten geen kritische depositie in de Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden, zelfs niet onder de gekozen worst-case uitgangspunten. Sterker, gelet op de verregaande worst-case benadering is de verwachting gerechtvaardigd dat de Natura 2000-gebieden in de omgeving van het plan er qua stikstof op vooruit zullen gaan bij realisatie van het plan.

- Reclamant verzoekt om geen vergunning te verlenen voor het plan en om het rapport van reclamant door te sturen naar de Commissie m.e.r.

Antwoord: Het rapport met stikstofberekening van reclamant is meegestuurd naar de Commissie m.e.r.. De Commissie heeft het rapport meegenomen in haar toetsingsadvies. Voor het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe berekening uitgevoerd op basis van het meest actuele rekenprogramma (AERIUS, versie 15 oktober 2020). Op basis van de resultaten van deze berekening is de passende beoordeling aangepast. Hieruit blijkt dat er met de genomen maatregelen geen sprake is van significant negatieve effecten.

#### **4.7. Reclamant 14**

##### Inspraakreactie:

- Reclamant wil een reactie ontvangen en in gesprek komen met de gemeente Gennep, omdat hij van mening is dat hij een belangrijke stakeholder is in de procedure. Reclamant woont op het Hoogveld in Heijen. Reclamant staat niet geheel negatief tegenover de gewenste uitbreiding, maar moet nog een goede bedrijfsuitvoering kunnen uitoefenen, maar wil vooral zonder hinder van derden kunnen wonen. Het perceel van reclamant staat te koop en heeft een bedrijvenbestemming in categorie 3. De verkoopmogelijkheden kunnen vergroot worden door dit te wijzigen naar categorie 1 of 2 en reclamant verzoekt de gemeente om hier medewerking aan te verlenen. Reclamant heeft hierover op 20 februari 2020 een gesprek met de gemeente Gennep gevoerd.

Antwoord: Gesprekken over eventuele wijziging van de bedrijvenbestemming vinden plaats in een ander kader dan in het kader van het plan tot uitbreiding van Haven Heijen. Reclamant heeft overigens inmiddels een omgevingsvergunning ontvangen conform zijn wensen.

Trillingen en scheuren in woning:

- Volgens reclamant blijkt uit onderzoek dat de geluidsoverlast niet of nauwelijks zal toenemen, maar is hierin niet meegenomen dat de frequentie van het verkeer toeneemt. Reclamant heeft last van trillingen in de woning en ziet ook scheuren ontstaan in de woning. Reclamant verzoekt de initiatiefnemers om de herkomst van de trillingen en scheuren te onderzoeken om uit te sluiten dat deze van het verkeer komen of van de activiteiten van bedrijven op het bedrijventerrein.

Antwoord: Het trillingsonderzoek (bijlage 21 bij ontwerpbestemmingsplan) uitgevoerd in het kader van de ontwikkeling van Haven Heijen heeft laten zien dat binnen de daarvoor geldende normen wordt gebleven, ook na uitbreiding van de haven. Gesprekken en/of onderzoeken vanwege een bestaande situatie vinden plaats in een ander kader dan in het kader van het plan tot uitbreiding van Haven Heijen.

Zandoverlast:

- Reclamant heeft overlast van zand op zijn eigendommen bij westenwind. Als de haven wordt uitgebreid met meer overslag dan neemt dit toe en wordt de slijtage aan de eigendommen verhoogd aldus reclamant. Reclamant krijgt meer kosten en dient alles steeds schoon te maken.

Antwoord: Nu al wordt in het kader van het bestaande bedrijventerrein met regelmaat geveegd. In het kader van de nog aan te vragen milieuvergunning zal voor de bedrijven op het nieuwe terrein zal worden bekeken of en zo ja, op welke wijze het protocol hiervoor dient te worden vastgesteld. Overigens is Planschade een onderdeel van alle nieuwe bestemmingsplannen, dus ook van deze. Planschadeverzoeken (indien aan de orde) kunnen na afloop van de procedure worden ingediend en worden afgehandeld conform de gemeentelijke en wettelijke procedure die geldt voor dergelijke zaken. De gemeente zal eventuele planschade volledig verhalen op initiatiefnemers.

Geen activiteiten meer na 20.00 uur:

- Reclamant verzoekt om aan te geven tot wanneer er activiteiten plaats mogen vinden.

Antwoord: De toegestane werktijden worden niet geregeld in het bestemmingsplan. Deze worden geregeld in de milieuvergunning(en). De nu geldende werktijden op de bestaande bedrijventerreinen zijn onherroepelijk vergund. Op de milieuvergunningen voor de bedrijven op het nieuwe bedrijventerrein is te zijner tijd dan ook inspraak mogelijk.

Aanpassen fantasiekrusing:

- Het aanpassen van de fantasiekrusing naar variant 7 zal volgens reclamant voor meer overlast zorgen, als de kruising ter hoogte van de loods van LMC komt.

Antwoord: Het nieuwe ontwerp zorgt juist dat de snelheden omlaag gaan. Dit geeft minder overlast dan de huidige situatie en is beduidend veiliger. De eventuele aanpassing van de zogenoemde fantasiekrusing vindt overigens plaats in een ander procedureel kader dan dat van de uitbreiding van Haven Heijen.

#### **4.8. Reclamant 30**

Inspraakreactie algemeen: Reclamant heeft vanuit zijn beroepsachtergrond voor een aantal belangrijke hoofdthema's de onderstaande vragen gesteld.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. 1. Maatschappelijke brede afweging binnen de vereiste Ladder voor duurzame verstedelijking:

- Reclamant vraagt zich af waarom er alleen maar naar 1 locatie gekeken is en waarom er geen regionale belangenafweging heeft plaatsgevonden.



Antwoord: Het betreft hier een particulier initiatief. Het staat een initiatiefnemer vrij om een voorstel in te dienen voor een ontwikkeling op zijn gronden. De gemeente beoordeelt dit initiatief op haar ruimtelijke aanvaardbaarheid en weegt daarbij de betrokken belangen af. Het verzoek voor deze ontwikkeling komt van twee bedrijven die nu gevestigd zijn op het aangrenzende terrein van Hoogveld en die de grond in het plangebied in bezit hebben. De gemeente overweegt bij een dergelijk verzoek of daaraan medewerking wordt verleend. Reeds in 2009 waren er plannen om op deze locatie een Regionaal Overslagcentrum (ROC) te realiseren. Wij stonden hier destijds ook al positief tegenover. Desondanks is deze ontwikkeling in 2010 spaak gelopen. Desalniettemin blijft uitbreiding van mogelijkheden voor onze ondernemers en watergebonden bedrijvigheid in het specifiek, een belangrijk speerpunt van de gemeente Gennepe.

De gemeente heeft overigens de afgelopen jaren met grote regelmaat ook de provincie Limburg geconsulteerd omdat het toevoegen van bedrijventerrein en de ladder voor duurzame verstedelijking ook provinciale belangen zijn.

Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is verder een nieuwe laddertoets uitgevoerd (Stec Groep, maart 2021). Hieruit blijkt dat er in de marktregio een netto ruimtevraag is van 9,5 tot 13,2 hectare. In deze ruimtevraag zit tevens de uitbreidingsbehoefte van de initiatiefnemers gevestigd op het bestaande bedrijventerrein opgenomen. Daarnaast blijkt dat er vanuit deze initiatiefnemers op het bestaande bedrijventerrein ook nog een additionele ruimtevraag is van enkele hectares. Deze additionele ruimtevraag wordt veroorzaakt door het overvol zijn van het bestaande bedrijventerrein. Deze additionele ruimtevraag is voornamelijk benodigd voor aanvullende opslagruimte. Uit de aan het ontwerpbestemmingsplan ten grondslag gelegde laddertoets blijkt verder niet van andere geschikte locaties waarop de beoogde ontwikkeling kan worden gerealiseerd. Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan, Stec Groep, maart 2021).

Uit de nadere analyse in de laddertoets naar watergebonden bedrijventerreinen en kavels volgt verder dat er binnen de marktregio geen locaties liggen met beschikbaar aanbod om (in een deel) van de geraamde netto ruimtevraag van 9,5 tot 13,2 hectare te kunnen voorzien. Op geen enkele locatie is op dit moment voor de uitbreidingsbehoefte geschikte bedrijfsgrond beschikbaar. Datzelfde geldt voor herontwikkelingslocaties. In de marktregio zijn er dus geen watergebonden bedrijventerreinen potentieel geschikt om in (een deel van) de geraamde ruimtevraag te kunnen voorzien. Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2, Stec Groep, maart 2021).

- Reclamant vraagt zich af in hoeverre er gedetailleerd regionaal overleg plaats heeft gevonden met andere gemeenten, bedrijven, havens naar de exacte beschikbare capaciteit voor overslag en watergebonden bedrijventerrein en in hoeverre hierbij ook de toekomstige plannen van de andere havens in zijn meegenomen..

Antwoord: Verwezen wordt naar de hierboven opgenomen beantwoording. De uitbreiding van de haven sluit verder aan op de ambities die op provinciaal schaalniveau zijn geformuleerd in het samenwerkingsverband Blueports Limburg. In de 'Uitvoeringsagenda Blueports Limburg 2018-2021' wordt bijvoorbeeld expliciet geambieerd om goederenvervoer via de binnenvaart te stimuleren en havenontwikkeling te bevorderen ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid in Limburg om hiermee de economische structuur te versterken. In de nieuwe Laddertoets Haven Heijen (zie bijlage 2, Stec Groep, maart 2021) is door Stec Groep een nadere onderbouwing gegeven van de marktverraag. Daarbij is ook gekeken naar andere locaties en de beschikbaarheid van watergebonden bedrijventerrein aldaar. Alle relevante aspecten zijn dus wel degelijk uitgebreid afgewogen.

- Reclamant vraagt zich af waar de onderbouwing van de voorgenomen uitbreiding, met de huidige omvang van 12,6 hectare en een haven, in de Havennetwerkvisie Limburg 2030 staat en waarop de uitbreiding met 12,6 hectare bedrijventerrein gebaseerd wordt.

Antwoord: In de nieuwe laddertoets (zie bijlage 2, Stec Groep, maart 2021) is de onderbouwning opgenomen dat in de regio behoefte is aan watergebonden bedrijventerrein en dat een terrein van maximaal 12,6 hectare voldoet aan deze vraag. In deze laddertoets is ook de Havennetwerkvisie Limburg 2030 meegenomen.

- Reclamant vraagt zich af waar in de POL2014 staat dat de provincie dit gehele plangebied als regionale overslagfunctie heeft benoemd.

Antwoord: In het POL is niet aangegeven dat op deze locatie een bedrijventerrein moet komen. Op provinciaal niveau is wel de behoefte aan watergebonden bedrijventerreinen benoemd (zie voorgaande antwoord over Blueports Limburg). De behoefte voor een dergelijke ontwikkeling wordt dus op provinciaal niveau onderkend. Het plangebied is naar voren gekomen op basis van plannen/ initiatieven van de initiatiefnemers, die op het aangrenzende Hoogveld hun bedrijf hebben en die de grond van het plangebied in bezit hebben. Als gemeente hebben we vastgesteld dat deze locatie door zijn ligging aan de bestaande haven bij uitstek geschikt is om invulling te geven aan de regionale en gemeentelijke behoefte aan dit type bedrijventerrein (zie ook bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan over het gemeentelijke beleid in het Maasdal) . Hierover heeft de afgelopen jaren ook met regelmaat afstemming met de provincie plaatsgevonden.

- Reclamant vraagt zich af waar in de POL2014 staat dat de provincie vindt dat in het plangebied allerlei vormen van industrie mogen komen.

Antwoord: In het POL is niet aangegeven dat op deze locatie een bedrijventerrein moet komen. Op provinciaal niveau is wel de behoefte aan watergebonden bedrijventerreinen benoemd (zie voorgaande antwoord over Blueports Limburg). De behoefte voor een dergelijke ontwikkeling wordt dus op provinciaal niveau onderkend. Het plangebied is naar voren gekomen op basis van plannen/ initiatieven van de initiatiefnemers, die op het aangrenzende Hoogveld hun bedrijf hebben en die de grond van het plangebied in bezit hebben. Als gemeente hebben we vastgesteld dat deze locatie door zijn ligging aan de bestaande haven bij uitstek geschikt is om invulling te geven aan de regionale en gemeentelijke behoefte aan dit type bedrijventerrein (zie ook bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan over het gemeentelijke beleid in het Maasdal) . Hierover heeft de afgelopen jaren ook met regelmaat afstemming met de provincie plaatsgevonden.

- Volgens reclamant stellen de initiatiefnemers in bijlage 2 van de MER dat alleen de regio Noord Limburg stelt dat een watergebonden bedrijventerrein bij bewezen behoefte mag en vraagt zich af waar dit staat in de POL 2014.

Antwoord: Dit is opgenomen in de Visie Bedrijventerreinen Noord Limburg (POL-Uitwerking werklocaties), op pagina 4. Deze visie is een nadere uitwerking van het POL.

- Reclamant vraagt of de initiatiefnemers de toekomstige behoefte aan dit type bedrijventerrein (met name overslag van bulk en stukgoed) in categorie 5 kunnen bewijzen. Daarnaast vraagt reclamant of de initiatiefnemers kunnen bewijzen dat er binnen deze categorie 5 ook behoefte is aan 12,6 hectare aan haventerrein en aan een nieuwe haven.

Antwoord: Het bestemmingsplan kent een zonering op het bedrijventerrein, waarbij de bedrijfscategorie oploopt van 4.2 naar 5.2. Dat betekent dat er geen sprake is van 12,6 hectare categorie 5. Figuur 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan geeft een goed beeld van de verdeling. In de aanvullende Laddertoets Haven Heijen, waar in eerdere antwoorden aan is gerefereerd, is onderbouwd dat er in de regio een minimale behoeftenvraag is voor tussen de 9,5 en 13,2 hectare watergebonden bedrijvigheid.

- Reclamant vraagt zich af waarom de gemeente een bestemmingsplan heeft laten maken dat in strijd lijkt te zijn met de doelstelling ladder duurzame verstedelijking van de provincie (POL2014) en waarom het bestemmingsplan allerlei vormen van industrie mogelijk maakt.

Antwoord: Zoals in voorgaande antwoorden is toegelicht is er geen sprake van strijdigheid met de doelstellingen van het POL. Ook is in voorgaande antwoorden aangegeven waarom de gemeente deze bedrijvigheid wil mogelijk maken via het voorliggend bestemmingsplan. Over het plan heeft de afgelopen jaren ook met regelmaat afstemming met de provincie plaatsgevonden.

- Reclamant vraagt hoe de gemeente er voor zorgt dat het bestemmingsplan alleen bedrijfsactiviteiten in categorie 5, t.b.v. een haven, mogelijk maakt.

Antwoord: Het bestemmingsplan kent een zonering op het bedrijventerrein, waarbij de bedrijfscategorie oploopt van 4.2 naar 5.2. De categorisering en zonering is opgesteld conform de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), waarbij de zwaarte van de milieucategorieën afhankelijk is van de afstand van aanwezige woningen en woonarken. In bijlage 1 van de regels is een Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarin is aangegeven welke type bedrijven binnen deze categorieën zijn toegestaan. In artikel 3 van het bestemmingsplan is als extra voorwaarde opgenomen dat het moet gaan om watergebonden bedrijfsactiviteiten.

- Reclamant vraagt zich af waarom de gemeente nu met het voorliggende ontwerp bestemmingsplan vooral een enorme vergroting van de toekomstige verdien capaciteit van de twee initiatiefnemers faciliteert en waarom de gemeente weinig oog heeft voor andere belangen die er spelen zoals leefbaarheid, natuur, leefbaarheid omwonenden, milieu.

Antwoord: Het plan kent meerdere doelstellingen, naast de realisatie van een bedrijventerrein vindt er natuurontwikkeling plaats en wordt een bijdrage geleverd aan hoogwaterbescherming. De mening van reclamant wordt dan ook niet gedeeld. Zie ook ons eerdere antwoord ten aanzien van het initiatief van de twee ondernemers. Daarnaast wordt middels het Havenbedrijf een deel van het nieuwe bedrijventerrein ook opengesteld voor andere bedrijven. Tegenover het economisch belang van de initiatiefnemers en de behoefte voor watergebonden bedrijventerreinen in de regio staan de andere ambities die de gemeente heeft. De gemeente heeft de aanvraag getoetst aan de verschillende ambities en doelen voor het plangebied. Deze analyse is opgenomen in bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan. Uit de analyse blijkt dat het planvoornemen bijdraagt aan verschillende ambities van de gemeente.

Naast dat wordt bijgedragen aan het behalen van verschillende ambities zijn er mogelijk ook effecten te verwachten op de fysieke leefomgeving. Het MER dat ten behoeve van het bestemmingsplan is opgesteld heeft tot doel deze effecten (in de worst-case situatie) in beeld te brengen, zodat deze meegewogen kunnen worden in de besluitvorming. Uit het MER blijkt dat effecten beperkt zullen zijn en geen onevenredige invloed zullen hebben op de leefbaarheid.

- Reclamant vraagt af – indien de gemeente andere categorieën toestaat - waar dan de onderbouw van het schrappen van andere (oude) bedrijventerrein, conform het provinciaal beleid POL2014 staat.

Antwoord: Zoals eerder aangegeven is in artikel 3.1 van het bestemmingsplan geregeld dat alleen bedrijven met een watergebonden functie zijn toegestaan. Uit het POL blijkt dat bij bewezen behoefte aan watergebonden bedrijventerrein, dit type areaal kan worden toegevoegd aan de harde planvoorraad bedrijventerreinen *zonder* een directe saldering te laten plaatsvinden met deze harde planvoorraad. In de aanvullende Laddertoets Haven Heijen die voor het ontwerpbestemmingsplan is uitgevoerd (Stec Groep, maart 2021, bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan), wordt onderbouwd dat er inderdaad behoefte is aan extra watergebonden bedrijventerrein. Daarmee wordt dus voldaan aan de uitgangspunten uit het POL.

- Reclamant vraagt zich af waar de regionale onderbouw van de bewezen behoefte aan zogenaamd droog bedrijventerrein staat en of hierbij ook gekeken wordt naar de regio Noord Oost Brabant naast Noord Limburg.

Antwoord: Zoals hiervoor aangegeven staat het bestemmingsplan geen 'droge' bedrijventerreinen toe.

#### Inspraakreactie specifiek m.b.t. 2. Economische nut en noodzaak van de uitbreiding Haven Heijen

- Reclamant vraagt zich af waarom er in de onderbouwing door de initiatiefnemers geen rekening wordt gehouden met de aankomende economische recessie.

Antwoord: De onderbouwing is gebaseerd op de cijfers van de afgelopen jaren en de prognoses die voortkomen uit recent (overheids)onderzoek. Uit de cijfers van de afgelopen jaren blijkt dat een economische recessie mogelijk op korte termijn tot een afname of stagnatie van het bulkvervoer kan leiden, maar op langere termijn blijft ook na een recessie een groei zichtbaar.

- Reclamant vraagt zich af waarom de initiatiefnemers uitgaan van een groeipercentage van 1% per jaar en niet ook van een 0,5% per jaar.

Antwoord: In de actuele laddertoets (bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is uitgegaan van een groeipercentage van 0,7% tot 1% per jaar. In de laddertoets wordt dit nader onderbouwd.

- Reclamant vraagt zich af wat de invloed is van het niet mogen plaatsen van containers (voor bulkvervoer) op de benodigde capaciteit En hoeveel deze verminderd wordt.

Antwoord: In de actuele laddertoets (bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is het collegebesluit meegenomen om géén grootschalige containeroverslag toe te staan. Uit de nieuwe onderbouwing blijkt dat daarmee geen wezenlijk andere prognose naar voren komt als het gaat om het bulkvervoer waarmee in de eerdere ladderonderbouwing was gerekend.

- Reclamant vraagt zich af in hoeverre de initiatiefnemers in de plannen ook rekening houden met de toekomstige economische recessie als gevolg van de Coronacrisis en de crisis in de bouw.

Antwoord: Zie voorgaande beantwoording hierover.

- Reclamant vraagt zich af in hoeverre het huidige haventerrein te optimaliseren is in het gebruik, zodat dit beter aansluit op de toekomstige economische verwachtingen.

Antwoord: Toekomstige economische groei is niet op te vangen met alleen het optimaliseren van het huidige overvolle haventerrein. Uit de aanvullende laddertoets blijkt dat er op basis van de verwachte groei van bulkvolumes in de regio een behoeftevraag is voor tussen de 9,5 en 13,2 hectare watergebonden bedrijventerrein. Daarbovenop is er vanuit de bestaande bedrijven op het bedrijventerrein een additionele ruimtevraag van enkele hectares. Daarmee is voldoende onderbouwd dat er voldoende vraag is naar het nieuwe bedrijventerrein met een oppervlak van maximaal 12,6 hectare.

- Reclamant vraagt zich af waar de noodzaak van een nieuwe havenarm op gebaseerd is en of deze nog steeds nodig is, nu het overslaan van containers niet is toegestaan.

Antwoord: Uit de laddertoets komt naar voren dat er al over een langere periode sprake is van een schaalvergroting in de binnenvaart. Deze schaalvergroting zet ook de komende jaren door. In de binnenvaart worden 'grote' en 'bovenmaatse' schepen, met een scheepslengte van minimaal 110 à 135 meter (vaarklasse Vb) steeds meer de norm. Voor de bestaande en toekomstige bedrijven is er dan ook meer kadelengete nodig.

- Reclamant vraagt aan de initiatiefnemers om de werkelijke toekomstige behoefte aan te tonen.

Antwoord: Zie voorgaande beantwoordingen.

- Reclamant verzoekt de initiatiefnemers om deze rapporten inzichtelijk te maken en om nieuwe rapporten te laten maken met daarin opgenomen de toekomstige behoefte op basis van de voorspelde economische recessie, de stagnerende bouwproductie, stikstof- en pfas-crisis.

Antwoord: De nieuwe laddertoets van Stec Groep (maart 2021) is opgenomen in bijlage 2 van het ontwerpbestemmingsplan.

- Reclamant vraagt aan de initiatiefnemers om de werkelijke toekomstige economische behoefte, op basis van de recente economische en maatschappelijke situatie, voor de komende decennia aan te tonen.

Antwoord: Zie wederom hiervoor de laddertoets en voorgaande beantwoordingen.

- Reclamant vraagt aan de initiatiefnemers om ook het toekomstige Rijksbeleid voor de aanleg van o.a. infrastructurele werken (bouw) in de te bepalen behoefte mee te nemen.

Antwoord: In de actuele laddertoets is ook het rijksbeleid meegenomen in de onderbouwing. Uit dit beleid volgt een verwachte groei van volumestromen in de binnenvaart en de wens van een Modal Shift (het verschuiven van vervoer van goederen van de weg naar het water). De Europese Commissie heeft verder recent een CEF-subsidie verleend aan de provincie Limburg om de verbetering van goederentransport over water te stimuleren. Haven Heijen is één van de drie havens die in die subsidieaanvraag is meegegaan. Dit onderschrijft het belang dat op zowel Europees als landelijk en provinciaal niveau wordt gehecht van de Modal Shift.

- Reclamant vraagt aan de initiatiefnemers om ook de recente stikstofcrisis, PFAS-crisis en bouwcrisis in de te bepalen behoefte mee te nemen.

Antwoord: In de laddertoets is voor zover relevant gebruik gemaakt van onderzoeken waarin zoveel als mogelijk ook de recente ontwikkelingen is meegenomen, zoals PFAS en stikstofcrisis. De laddertoets geeft een duidelijke en reële motivering van de behoefte.

- Reclamant vraagt op welke wijze de initiatiefnemers de groei van bulk- en stukgoederen zien vanuit bedrijventerrein De Brem ontstaan, zonder gebruik van containers.

Antwoord: Er is een collegebesluit genomen dat op het nieuwe bedrijventerrein een uitgebreide containerhaven niet is toegestaan. Een enkele losse container mag wel worden verladen. Vanuit de containeroverslag zal er daardoor geen relatie zijn met de ontwikkeling van bedrijventerrein De Brem. In de aanvullende laddertoets is in de nieuwe onderbouwing dan ook niet meer uitgegaan van een relatie met bedrijventerrein De Brem.

- Volgens reclamant zijn containers niet toegestaan. Reclamant vraagt op welke wijze dit de behoefte aan nieuw havengebonden bedrijventerrein verkleint.

Antwoord: In de aanvullende laddertoets is het collegebesluit meegenomen om géén grootschalige containeroverslag toe te staan. Uit de nieuwe onderbouwing blijkt dat daarmee geen wezenlijk andere prognose naar voren komt als het gaat om het bulkvervoer waarmee in de eerdere ladderonderbouwing was gerekend.

- Reclamant vraagt waar in de samenwerkingsovereenkomst Blueports 2015 tussen provincie en gemeenten staat dat in Heijen de haven met 12,6 hectare nat bedrijventerrein en een haven moet worden uitgebreid.

Antwoord: In de samenwerkingsovereenkomst Blueports zijn geen specifieke locaties aangewezen. Wel wordt daarin expliciet de ambitie uitgesproken om goederenvervoer via de binnenvaart te stimuleren en havenontwikkeling te bevorderen ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid in Limburg om



hiermee de economische structuur te versterken. Genneep is daarin één van de gemeenten die een knooppunt kan vormen in een robuust en duurzaam netwerk van havens.

- Reclamant vraagt zich af waarom de gemeente een grote mate van prioriteit geeft aan het faciliteren van de verdere omzetgroei van twee bedrijven en hoe de andere belangen die spelen zoals de leefbaarheid van bewoners, veiligheid, milieu en natuur worden meegewogen.

Antwoord: Deze vraag is hiervoor ook gesteld. We verwijzen naar het daar gegeven antwoord.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. 3. Ruimtelijke inrichting van het voorontwerp en bestemmingsplan:

- Reclamant verzoekt de initiatiefnemers en de gemeente om de werkelijke mogelijke eindsituatie, op basis van het voorliggende ontwerp bestemmingsplan, zowel bij dag als nacht, visueel te maken, zodanig dat alle belanghebbenden, bewoners en de gemeenteraad ook een goed beeld krijgen van de opgehoogde kade, lichtmasten, gebouwen en boten.

Antwoord: In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een inrichtingsplan gemaakt. Op basis daarvan is een visualisatie gemaakt.

- Reclamant verzoekt de initiatiefnemers om ook de te ontwikkelen “natuurzone” inzichtelijk te maken.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een inrichtingsplan opgesteld. Daarin is ook de invulling van de natuurzone nader uitgewerkt. Het inrichtingsplan is bij de regels als bijlage 4 aan het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd.

- Reclamant vraagt zich af waarom het gemeentebestuur een maximaal bebouwingspercentage van 80% met een maximale bebouwingshoogte van 20 m1 voorstelt.

Antwoord: Deze maten zijn anno nu gangbaar voor dergelijke moderne bedrijventerreinen. Ter vergelijking, op het bestaande bedrijventerrein zijn al jaren bouwhoogtes van respectievelijk maximaal 45 meter en maximaal 15 meter toegestaan. Daarnaast zijn deze maten voor het nieuwe terrein bepaald in samenspraak met de initiatiefnemers. Met deze uitgangspunten wordt verwacht dat het nieuwe bedrijventerrein optimaal benut kan worden voor de beoogde functie.

- Reclamant vraagt in hoeverre de waardevolle bomen, bosschages en oevers van de oever uit het plangebied behouden kunnen blijven, aangezien in dit gebied leven ook diverse diersoorten leven.

Antwoord: De bestaande oever met bomen en bosschages wordt, voor zover op dit moment aanwezig, behouden in het planvoornemen. Deze oever gaat onderdeel uitmaken van de nieuw te ontwikkelen natuurzone rondom de haven. Hiervoor wordt verwezen naar het inrichtingsplan (bijlage 4 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan)

- Reclamant vraagt zich af waarom de initiatiefnemers alleen maar lijken te gaan voor het zo maximaal benutten van het gebied voor allerlei vormen van bedrijvigheid.

Antwoord: De stelling wordt niet gedeeld. In het plan is aan meer gemeentelijke doelen dan alleen bedrijvigheid invulling gegeven, waaronder hoogwaterbescherming en natuurontwikkeling. Het plan voor Haven Heijen wordt ontwikkeld op initiatief van de twee ondernemers. De grond is ook in hun bezit. Daarmee staat het de initiatiefnemers vrij om met een plan te komen dat zo optimaal mogelijk aansluit op hun wensen en behoeftes. De gemeente heeft de taak dit plan op ruimtelijke inpasbaarheid te beoordelen en af te wegen tegen alle andere belangen in en rondom het gebied. Op basis daarvan is het voorkeursalternatief ontwikkeld zoals dat nu in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. Zoals gezegd vormen natuur en hoogwaterbescherming ook substantiele onderdelen van dit plan.

- Reclamant vraagt zich af waarom door de initiatiefnemers voor dit gebied niet conform de ladder duurzame verstedelijking, naar een betere balans wordt gezocht tussen people, planet en profit

(POL2014).

Antwoord: In aansluiting op vorig antwoord: de gemeente heeft ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan een notitie opgesteld waarin inzichtelijk is gemaakt op welke manier het planvoornemen ook bijdraagt aan andere ambities dan alleen de economische ambities. Uit deze notitie (bijlage 31 bij ontwerpbestemmingsplan) blijkt dat het planvoornemen bijdraagt aan verschillende gemeentelijke ambities, zoals die voor de hoogwaterbescherming en de verbetering van de natuurkwaliteit. Verder is in het rapport over de ladder voor duurzame verstedelijking de behoefte voldoende aangetoond.

- Reclamant vraagt zich af waarom grotere schepen nodig zijn.

Antwoord: Dit is een beleidsgegeven. Uit onderzoek blijkt dat al meerder decennia, in ieder geval sinds 1970, er een doorlopende schaalvergroting plaatsvindt in de binnenvaart (TNO, 2010; Vlootontwikkeling binnenvaart). Binnenvaartschepen worden steeds groter van omvang (en diepgang), zodat zij een grotere lading per transportbeweging kunnen meenemen, waarmee vervoer over water steeds efficiënter is geworden.

- Reclamant vraagt zich af waarom deze nog steeds nodig zijn nu containeroverslag niet is toegestaan.

Antwoord: Deze trend vindt niet alleen plaats bij containervervoer maar bij bulkvervoer in het algemeen. Dus ook voor de bedrijfsactiviteiten die in het bestemmingsplan wel worden toegestaan.

- Reclamant vraagt zich af waarom er niet meer varianten onderzocht zijn, waaronder die met een kleiner haventerrein aan de westzijde van de huidige haven in combinatie met natuurontwikkeling en waterberging in het plangebied en het optimaliseren van de huidige haven.

Antwoord: De alternatieven die in het kader van deze m.e.r. zijn onderzocht staan in het MER. Een van de drie onderzochte alternatieven was alternatief 1 'bedrijven met groene geul'. Deze voldoet in grote lijnen aan de beschrijving van het alternatief zoals dat door de inspreker wordt geschetst. De onderzochte alternatieven zijn in 2016 via een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voorgelegd aan eenieder, waaronder de Commissie m.e.r.. Hierop zijn destijds geen zienswijzen ingediend die er toe hebben geleid dat er andere alternatieven onderzocht zijn. De alternatieven zijn tot stand gekomen in samenspraak tussen de initiatiefnemers en de gemeente.

#### Inspraakreactie specifiek m.b.t. 4. Veiligheid, bescherming directe omgeving tegen hoogwater:

- Reclamant vraagt aan de initiatiefnemers / gemeente om ook de gevolgen voor de directe omgeving te onderzoeken. Reclamant vraagt zich af welke invloed de hoge kademuur, de gebouwen de normering van 1:100 jaar op de veiligheid van de directe omgeving als geheel heeft.

Antwoord: De effecten van het plan zijn onderzocht in het MER en het daarbij horende achtergrondrapport Rivierkunde (maart 2019). Daarin is ook gekeken naar de veiligheidssituatie bij hoogwater. Hierbij zijn de uitgangspunten gehanteerd van het Rivierkundig beoordelingskader van Rijkswaterstaat. In dat onderzoek zijn met name de plaatselijke effecten van de ingreep op de waterstand, stroomsnelheden en bodemontwikkeling aan de orde gekomen. Uit het onderzoek blijkt dat er bij hoogwater singulier (dus zonder aansluitende plannen) een netto waterstandsval optreedt van 8 tot 18 mm (afhankelijk van de uitvoering van de kade met damwanden respectievelijk taluds). Het plan draagt op deze dus bij aan de hoogwaterbescherming van het gebied.

- Reclamant vraagt zich af op welke wijze de initiatiefnemers er voor zorgen dat na de realisatie van deze plannen, de bescherming tegen hoog water en wateroverlast voor Heijen e.o. niet wordt verkleind.

Antwoord: Zoals in voorgaand antwoord aangegeven leidt de aanleg van de haven juist tot een verbetering van de bescherming tegen hoogwater. Het verlies aan doorstroomprofiel als gevolg van gebouwen en ophoging van het terrein wordt gecompenseerd door de nieuwe meestromende haven. Per

saldo leidt dit dus tot een waterstandsval bij hoogwater. Dit betreft alleen een (singulier) projecteffect. In combinatie met andere hoogwatermaatregelen in de omgeving zal de waterstandsval bij hoogwater nog groter zijn.

- Reclamant verzoekt de initiatiefnemers om dit ook aan te tonen, zodat de veiligheid voor de bewoners van Heijen ook blijft gewaarborgd.

Antwoord: Verwezen wordt naar het MER en het daarbij behorende achtergronddocument Rivierkunde (bijlage 9 bij ontwerpbestemmingsplan). Hierin is voldoende onderbouwd dat er sprake zal zijn van een waterstandsverlaging bij hoogwater. Aanvullend wordt opgemerkt dat ook Rijkswaterstaat en het Waterschap Limburg sinds 2016 al betrokken zijn bij het project en rapporten bekeken hebben.

- Reclamant vraagt zich af welke gevolgen de aanpassing voor de haven heeft voor de stromingen, zandverplaatsingen e.d. ter plaatse van de woonboten en verzoekt de initiatiefnemers om nader onderzoek te doen en er voor te zorgen dat er voor de bewoners geen onveilige situatie kan ontstaan.

Antwoord: Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de nieuwe scheepvaartbewegingen nadelige gevolgen zullen hebben voor de woonarken. De schepen die het dichtst bij de woonarken komen, zijn de schepen die de huidige haven bezoeken. Dat zal zo blijven en verandert niet door de uitbreiding. De schepen die het nieuwe gedeelte bezoeken liggen op grotere afstand van de woonarken en zullen daardoor minder effect hebben op de verzanding dan de dichterbij gelegen schepen.

Onder normale, dagelijkse omstandigheden is er geen sprake van dat de Maas door de haven stroomt. Er wijzigt daarmee niets ten opzichte van de huidige situatie, de referentiesituatie. Pas bij hoge Maasafvoeren ontstaat er een andere stroming in de haven. De frequentie waarmee dit gebeurt wordt door de uitbreiding niet beïnvloed. Enige dat door de realisatie van de extra haven wordt beïnvloed, is dat de waterstand van de Maas op die momenten lager is dan in de referentiesituatie. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat de realisatie van de extra haven in de nieuwe situatie tot meer aanzanding bij de woonarken leidt dan in de referentiesituatie.

#### Inpraakreactie specifiek m.b.t. 5. Toename geluidsoverlast en verkeerstoename

- Reclamant vraagt zich af hoe de gemeente ervoor zorgt dat er nooit bedrijfsactiviteiten in categorie 5 kunnen plaatsvinden in de zone die nu met 4.2 staat aangemerkt.

Antwoord: Bedrijven die zich op het nieuwe bedrijventerrein willen vestigen hebben een omgevingsvergunning nodig. Bij het verlenen van de omgevingsvergunning wordt getoetst aan het bestemmingsplan en dus ook aan de genoemde milieucategorie. Bedrijven die bedrijfsactiviteiten hebben in een hogere categorie dan op die locatie toegestaan, zullen geen vergunning krijgen.

- Reclamant vraagt zich af hoe de gemeente er voor zorgt dat er geen bedrijfsactiviteiten in de toekomst uit de zone 5.2 gaan plaatsvinden in de zone 5.1.

Antwoord: Zie voorgaand antwoord.

- Reclamant vraagt zich af hoe de gemeente in de toekomst geluidshinder voor de bewoners voorkomt.

Antwoord: Aan het bestemmingsplan ligt een akoestisch rapport ten grondslag. Daaruit blijkt dat het bestemmingsplan akoestisch gezien inpasbaar is. Verder zal bij het aanvragen van de omgevingsvergunning een bedrijf moeten aantonen dat het voldoet aan de gestelde eisen in het bestemmingsplan, waaronder die ten aanzien van geluidshinder. Bij een melding van geluidsoverlast zal de gemeente of de provincie in het kader van handhaving controleren of het bedrijf zich houdt aan de milieuregels van de verleende vergunning.

- Reclamant verzoekt de gemeente en de initiatiefnemers om de nadelige effecten van deze enorme toename voor de directe omgeving in beeld te brengen en met oplossingen te komen.

Antwoord: De effecten van het voornemen zijn door middel van het MER, de daarbij behorende onderzoeken en de aanvullende onderzoeken naar aanleiding van de ingediende zienswijzen voldoende in beeld gebracht. De resultaten hiervan zijn samengevat in de toelichting van het bestemmingsplan.

- Reclamant vraagt zich af met welke bedrijfsactiviteiten er rekening is gehouden bij deze verkeerstoename.

Antwoord: Voor het berekenen van de verkeersproductie van de voorgenomen uitbreiding van Haven Heijen is op basis van type functie en oppervlakten gebruik gemaakt van de actuele landelijk gehanteerde CROW-normen en richtlijnen. Gebruikelijk in juridisch planologische procedures is om uit te gaan van de situatie die het bestemmingsplan 'maximaal' mogelijk maakt. In dit geval is dat voor het gehele terrein de functie 'distributierrein'. Distributierreinen kennen een hogere verkeersintensiteit dan de eigenlijk voor dit bedrijventerrein beoogde bedrijven, behorende bij een nat overslagterrein (zonder containeroverslag). Daardoor is met het uitgaan van de categorie 'distributierrein' in het voorontwerpbestemmingsplan in eerste instantie dus uitgegaan van een worst case scenario. Dat betekent dat de verkeersgeneratie en verkeersgerelateerde milieueffecten een overschatting geven van de werkelijke toekomstige situatie. In onderstaande tabel is te zien dat een distributierrein tot de hoogste verkeersaantallen leidt en wat het verschil is ten opzichte van de andere types.

*Tabel: Aantal voertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein voor weekdagcijfers op basis van CROW-publicatie 317, november 2012 (online-kennistool).*

	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
Gemengd terrein	128	33	161
Distributierrein	135	38	173
Zwaar industrieterrein	59	16	75

Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen op het voorontwerpbestemmingsplan is voor het ontwerpbestemmingsplan in beeld gebracht wat de verwachte reële verkeersgeneratie zal zijn. Daarbij is uitgegaan van het type bedrijven dat voor dit bedrijventerrein wordt beoogd. In de praktijk zal het grootste deel van het terrein worden gebruikt door bedrijven uit de categorie 'zware industrie'. Slechts een klein deel wordt mogelijk gebruikt door bedrijven in de categorie 'distributiecentra'. Dit is nu in het bestemmingsplan ook geborgd door het deel waar 'distributiecentra' is toegestaan ook als zodanig te bestemmen.

Op basis van de reële invulling van het bedrijventerrein is een nieuwe en lagere verkeersgeneratie berekend. Deze analyse is opgenomen in de aanvulling op het MER (bijlage 25).

- Reclamant vraagt zich af hoe de initiatiefnemers en de gemeente er voor zorgen dat gedurende de realisatiefase van 3 jaar de bewoners van de woonarken en de bewoners van o.a. Heijen geen overlast ervaren van geluid, fijnstof, trillingen e.d.

Antwoord: In het MER is in paragraaf 7.9 ingegaan op de mogelijke effecten gedurende de realisatiefase. Overlast is in die fase niet te voorkomen, maar zal wel zoveel mogelijk worden beperkt.

#### Inspiraakreactie specifiek m.b.t. 6. Voorliggend natuuronderzoek:

- Reclamant vraagt zich af op welke wijze de initiatiefnemers de huidige mogelijke invulling met industrie, een onderwaterdepot en een haven met grote boten als natuur zien en op welke wijze ze dit verantwoorden binnen het provinciaal beleid.

Antwoord: De provincie is sinds 2016 betrokken bij deze planvorming. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een notitie opgesteld waarin het plan expliciet aan het beleid wordt getoetst

en waarin de door de gemeente gemaakte afwegingen hierover zijn samengevat. Deze notitie is toegevoegd als bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan. In de notitie wordt geconcludeerd dat het voornemen past binnen het beleid van gemeente en provincie. Het voornemen geeft naast de ontwikkeling van het bedrijventerrein ook invulling aan de ontwikkeling van in totaal 11,5 hectare natuur. Een nadere onderbouwing van de natuurontwikkeling is opgenomen in de aanvulling op het MER (bijlage 25).

#### Inspraakreactie specifiek m.b.t. 7. Compensatie berekening stikstofemissie

- Reclamant vraagt zich af of hier geen sprake is van een planologisch illegaal gebruik van het huidig plangebied.

Antwoord: Deze vraag staat los van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan. Van planologisch strijdig gebruik is in de huidige situatie overigens geen sprake.

- Reclamant vraagt zich af waarom de laatste jaren door de gemeente niet gehandhaafd is conform het bestemmingsplan en niet in de lijn van ook het Provinciaal en Rijksbeleid de bronsgroene landschapszone is behouden en versterkt.

Antwoord: Het plangebied ligt in de bronsgroene landschapszone van de provincie Limburg. In de vigerende bestemmingsplannen heeft een belangrijk deel van het plangebied de bestemming 'natuur' of de bestemming 'agrarisch met waarde – natuur en landschap'. In het noordelijk deel wordt dit gecombineerd met de mogelijkheid voor ontgrondingsactiviteiten. Dit betekent dat de gronden in het plangebied op dit moment zijn bestemd voor het behoud, de bescherming en het versterken van de natuur- en landschapswaarden, agrarisch gebruik en gedeeltelijk ook ontgroning. De huidige bestemming sluit daarmee aan op de doelen van de provinciale zones zoals hiervoor beschreven.

Voor de bronsgroene landschapszone verwacht de provincie dat natuurgerichte initiatieven door andere partijen worden opgezet (Natuurvisie Limburg 2016). In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als agrarische grond en grotendeels in bezit van de initiatiefnemers. Wanneer dit plan niet doorgaat, zal het huidige agrarische gebruik worden voortgezet. Er is op korte termijn geen aanleiding om te verwachten dat de beoogde kernkwaliteiten van het maasheggenlandschap in dat geval zal worden gerealiseerd. De gemeente heeft hierin geen rol als het gaat om handhaving.

- Reclamant vraagt zich af of deze compensatieberekening uitstoot stikstofemissie wel wettelijk is toegestaan.

Antwoord: De berekening voor de stikstofemissie en -depositie voldoet aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Voor het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe berekening uitgevoerd op basis van het meest actuele rekenmodel van AERIUS (van 15 oktober 2020).

- Reclamant vraagt zich af wat de geluidsoverlast gedurende de realisatiefase van 3 jaar voor de bewoners van de woonboten en de inwoners van Heijen wordt.

Antwoord: Zoals eerder aangegeven is in het MER in paragraaf 7.9 ingegaan op de effecten in de aanlegfase. Uit de geluidberekening volgt dat bouwlawaai in de aanlegfase bij alle woningen/woonarken in de omgeving beperkt blijft tot 60 dB(A). Maatgevend hierbij is het intrillen van de eventuele damwanden. De geluidbelasting vanwege de inzet van overig materieel bedraagt minder dan 50 dB(A). Een aanvaardbaar woon- en leefklimaat blijft gewaarborgd.

- Reclamant vraagt zich af wat de overlast van fijnstof, stikstof e.d. voor de bewoners van de woonboten en de inwoners van Heijen gedurende de realisatiefase van 3 jaar wordt.

Antwoord: Zoals eerder aangegeven is in het MER in paragraaf 7.9 ingegaan op de effecten in de



aanlegfase. In de realisatiefase ontstaat tijdelijk een toename van uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof als gevolg van bouwverkeer en graafmachines. Dit kan tijdelijk leiden tot hogere concentraties in de directe omgeving. Omdat de achtergrondconcentraties ruim onder de wettelijke grenswaarden liggen, zal dit niet leiden tot overschrijding van de wettelijke grenswaarden.

- Reclamant vraagt of bij het berekenen van de stikstofcompensatie, niet ook gekeken is naar de neerslag van stikstof in het nabijgelegen natuurgebied De Maasheggen.

Antwoord: Berekening van stikstofdepositie is alleen nodig voor Natura 2000-gebieden. Alle Natura 2000-gebieden die hiervoor in aanmerking komen zijn betrokken bij de berekeningen. Het natuurgebied Maasheggen maakt geen onderdeel uit van Natura 2000, daarom is dit gebied niet meegenomen in de berekening.

- Reclamant vraagt zich af waarom er bij de planvorming geen rekening wordt gehouden met de doelstellingen van de nieuwe omgevingswet.

Antwoord: De initiatiefnemers hebben hun verzoek voor een bestemmingsplanwijziging gedaan ruim voordat de Omgevingswet in werking zou treden. Daarom is deze wijziging opgepakt onder de vigerende wetgeving (voor het bestemmingsplan is dat de Wet ruimtelijke ordening). Overigens, bestaat er – zolang de Omgevingswet niet in werking is getreden – ook geen juridische grondslag om deze wet toe te passen. Ontwerpbestemmingsplannen kunnen tot aan de datum van inwerkingtreding nog in procedure worden gebracht conform de geldende wetgeving.

- Reclamant vraagt zich af op welke wijze de gemeente het gebruik van elektrisch aangedreven materieel denkt te handhaven en hoe wordt voorkomen dat in praktijk hier geen sprake van zal zijn.

Antwoord: Voor het bestemmingsplan is onderzocht of het planvoornemen haalbaar is binnen de wettelijke kaders. Daaruit volgt dat bij inzet van elektrisch materieel, de aanleg van Haven Heijen niet leidt tot significante effecten. Als een concreet bedrijf zich gaat vestigen, moet die bij de milieuvergunning aantonen dat het voldoet aan de milieuwetgeving. Op dat moment moet worden aangetoond hoe dat bedrijf bijvoorbeeld omgaat met inzet van materieel. Handhaven van de milieuregels zal op dezelfde wijze plaatsvinden als nu, door de provincie en/of de gemeente.

- Reclamant vraagt zich af waarom de lijst met bedrijfsactiviteiten, zoals opgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan, niet aansluit op de doelstelling voor een duurzaam en emissiearm bedrijventerrein.

Antwoord: Voor het opstellen van de lijst van bedrijfsactiviteiten is gebruik gemaakt van de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Deze lijst geeft alleen aan welke bedrijven zich mogen vestigen binnen het plangebied (met in achtneming van de daarvoor geldende regels uit het bestemmingsplan, zoals dat een bedrijf watergebonden activiteiten moet verrichten). De doelstellingen ten aanzien van duurzaamheid en milieu zijn los van deze lijst bekeken (zie onze verwijzing naar bijlage 31 bij eerdere antwoorden).

- Reclamant vraagt zich af in hoeverre het mogelijk is om bedrijfsactiviteiten in de industrie zoals cementfabrieken, ijzeren en staalhuizenfabrieken, scheepssloperijen, puinbrekerij en malerijen, productiefabrieken e.d. (zie lijst met bedrijfsactiviteiten) duurzaam en emissiearm te maken en wie hier dan vervolgens in de praktijk op handhaaft.

Antwoord: Bedrijven mogen zich alleen vestigen als wordt voldaan aan de in het bestemmingsplan genoemde regels. Dit moet worden aangetoond bij de aanvraag van de milieuvergunning. Als niet aan de regels/uitgangspunten kan worden voldaan, is vestiging op dit bedrijventerrein niet mogelijk.

- Reclamant vraagt zich af waarom het bebouwingspercentage (o.a. ook de hoogten, type bedrijven) geen invloed heeft op de uitstoot van stikstof.

Antwoord: Het bestemmingsplan geeft een maximale bouwhoogte en een maximaal bebouwingspercentage. De toetsing aan stikstofdepositie is worstcase uitgevoerd, waarbij is uitgegaan van de maximale maatvoeringen uit de regels. In theorie kan een ander (lager) bebouwingspercentage of bouwhoogte in specifieke gevallen leiden tot minder uitstoot.

- Volgens reclamant is voor wat betreft de stikstofemissie vanwege stilliggende en varende schepen uitgegaan van de standaard-emissiekentallen (waar staan deze?) zoals opgenomen in het rekenprogramma AERIUS Calculator 2019A.

Antwoord: Hiervoor wordt verwezen naar AERIUS-factsheet "Emissieberekening binnenvaartschepen" via <https://www.aerius.nl/nl/factsheets/emissieberekening-binnenvaartschepen/16-09-2019>.

- Reclamant vraagt zich af waarom de initiatiefnemers bij deze berekeningen uitgaan van grotere schepen met meer laadvermogen en wat de invloed is van deze grotere schepen op de verkeerstoename en toename geluidsoverlast.

Antwoord: Het extra scheepvaartverkeer als gevolg van de uitbreiding van de Haven Heijen zal naar verwachting bestaan uit een mix van middelgrote tot grote schepen. In de depositieberekeningen is "worst-case" rekening gehouden met enkel grote schepen.

- Reclamant vraagt zich af in hoeverre de uitstoot van stikstof door de vaarboten ook in de totale berekening uitstoot stikstof zit.

Antwoord: In de berekeningen van de totale stikstofdepositie als gevolg van de uitbreiding Haven Heijen is rekening gehouden met de emissiebijdrage van het extra scheepvaartverkeer.

#### Inspraakreactie specifiek m.b.t. 8. Beoordeling en planvorming in de geest van de nieuwe omgevingswet

- Reclamant vraagt zich af waarom er bij het voorgenomen plan niet of in ieder geval weinig gekeken wordt naar de doelstellingen en werkwijze van de nieuwe omgevingswet en waarom er niet wordt gewacht met de procedure, zodat deze ook binnen de nieuwe omgevingswet kan worden doorlopen.

Antwoord: De initiatiefnemers hebben hun verzoek voor een bestemmingsplanwijziging gedaan ruim voordat de Omgevingswet in werking zou treden. Daarom is deze wijziging opgepakt onder de vigerende wetgeving (voor het bestemmingsplan is dat de Wet ruimtelijke ordening). De inwerkingtreding van de Omgevingswet is inmiddels al enkele keren uitgesteld en ook nu gaan er geluiden op dat de aangekondigde datum van 1 januari 2022 niet wordt gehaald. Wachten op de Omgevingswet geeft daarom te veel onzekerheid. Daarnaast biedt dat ook weinig meerwaarde, omdat de vigerende wetgeving voldoende mogelijkheden biedt om deze ontwikkeling op een toekomstbestendige manier mogelijk te maken.

- Reclamant vraagt of met de planvorming rekening is gehouden met de (beschermende) rechten (o.a. milieuhinder, geluid, veiligheid) van de woonbooteigenaren, op basis van de nieuwe omgevingswet.

Antwoord: De rechten van de woonbooteigenaren worden meegenomen conform het vigerende wettelijke kader.

#### Inspraakreactie specifiek m.b.t. 9. Ruimtelijke alternatieven, gebaseerd op maatschappelijk draagvlak

- Reclamant vraagt zich af waarom de initiatiefnemers niet ook varianten onderzocht hebben met een veel kleiner nat bedrijventerrein.

Antwoord: De onderzochte alternatieven zijn in 2016 in een Notitie reikwijdte en detailniveau (NRD) benoemd, besproken met de klankbordgroep en uitgebreid onderzocht in het MER. De NRD is voorgelegd aan eenieder, waaronder de Commissie m.e.r.. Hierop zijn destijds geen zienswijzen

ingediend die er toe hebben geleid dat er andere alternatieven onderzocht zijn. De alternatieven zijn tot stand gekomen in samenspraak tussen de initiatiefnemers en de gemeente.

- Reclamant vraagt zich af waarom er ook niet gekeken is naar varianten voor uitbreiding binnen (of grotendeels) de contourgrenzen van het huidige bestemmingsplan.

Antwoord: De ruimtevraag van alleen de initiatiefnemers kan niet worden opgelost met aanpassing van het bestaande bedrijventerrein. Daarnaast wil de gemeente met deze ontwikkeling inspelen op markt vraag in de regio. Zie ook het actuele Ladderrapport (bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan).

- Reclamant vraagt zich af waarom er ook niet gekeken is naar het optimaliseren van het huidige bedrijventerrein Hoogveld inclusief de bestaande kades voor overslag.

Antwoord: Zie vorig antwoord.

- Reclamant vraagt zich af waarom de gemeente niet om meerdere varianten heeft gevraagd in het kader van de balans tussen people, planet en profit.

Antwoord: Het plan omvat naast de uitbreiding van het bedrijventerrein ook een ruim areaal aan nieuwe natuur en draagt bij aan hoogwaterbescherming. Er is dus wel degelijk gekeken naar een plan waarin meerdere doelen op gebalanceerde wijze worden nagestreefd. Zoals eerder aangegeven zijn de onderzochte alternatieven terug te vinden in het MER. Deze alternatieven hadden de voor dit gebied belangrijke pijlers natuur, waterveiligheid en economie als uitgangspunt. In het MER zelf is per alternatief onderzocht welke effecten de alternatieven hebben op de leefomgeving. Daarmee is voldoende in beeld gebracht wat de mogelijkheden én effecten zijn ten aanzien van people, planet en profit.

#### Samenvatting / conclusies / vragen

- Reclamant vraagt zich af waarom dit proces niet of onvoldoende heeft plaatsgevonden en waarom er niet meer varianten zijn onderzocht met een veel kleinere haventerrein, waarbij de huidige havencapaciteit toch ook al snel met 60% kan worden vergroot.

Antwoord: Zoals in eerdere antwoorden aangegeven is voor dit plan de bestemmingsplan én de m.e.r.-procedure gevolgd. Daarbovenop zijn verscheidene extra bijeenkomsten georganiseerd. Daarmee is sinds 2016 een zorgvuldig proces doorlopen waarin alle belangen zijn afgewogen. De onderzochte alternatieven zijn tot stand gekomen in afstemming tussen gemeente en initiatiefnemers. De te onderzoeken alternatieven zijn daarna besproken met klankbordgroep en aan een ieder voorgelegd middels de NRD. Op grond van de zienswijzen en het advies van de Commissie m.e.r. zijn uiteindelijk de alternatieven in het MER onderzocht.

- Reclamant vraagt zich af waar staat dat de provincie Limburg voorstander is van een industriële haven in dit plangebied.

Antwoord: De uitbreiding van de haven sluit aan op de ambities die op provinciaal schaalniveau zijn geformuleerd in het samenwerkingsverband Blueports Limburg en de Uitvoeringsagenda Blueports Limburg 2018-2021. Sinds 2016 is de provincie betrokken bij de planvorming van deze havenuitbreiding. Verder sluit de havenuitbreiding ook aan bij de gemeentelijke ambities. Daarvoor wordt verwezen naar bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan.

- Reclamant vraagt zich af waar hij de binnen de *Ladder* benodigde regionale afstemming kan terugvinden.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullende ladderonderbouwing opgesteld (Stec Groep, maart 2021). Deze is als bijlage 2 opgenomen.

- Reclamant vraagt zich af waarom de gemeente een bestemmingsplan voorstelt met zo'n hoge bebouwingscapaciteit en waarom allerlei vormen van bedrijfsactiviteiten, waaronder ook niet havengebonden industrie, mogelijk zijn.

Antwoord: De maximale maatvoeringen uit het bestemmingsplan zijn bepaald in samenspraak met de initiatiefnemers. Met deze uitgangspunten wordt verwacht dat het nieuwe bedrijventerrein optimaal benut kan worden voor de beoogde functie. Het bestemmingsplan sluit op basis van artikel 3 niet-watergebonden activiteiten uit. Verder wordt verwezen naar de laddertoets die aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt, waaruit blijkt dat in het bestemmingsplan voorzien is in aan actuele regionale behoefte.

- Reclamant vraagt op basis van welke economische groei de initiatiefnemers een haven met deze grote omvang baseren en waarom men de recente economische cijfers niet meegenomen heeft.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullende ladderonderbouwing opgesteld (Stec Groep, maart 2021). Deze is als bijlage 2 opgenomen. Hierin is gebruik gemaakt van de meest actuele beschikbare gegevens.

- Reclamant vraagt zich af waar in de overeenkomst Blueports staat dat de haven in Heijen moet worden uitgebreid.

Antwoord: In de samenwerkingsovereenkomst Blueports zijn geen specifieke locaties aangewezen. Wel wordt daarin expliciet de ambitie uitgesproken om goederenvervoer via de binnenvaart te stimuleren en havenontwikkeling te bevorderen ten behoeve van industriële en logistieke bedrijvigheid in Limburg om hiermee de economische structuur te versterken. Gennep is daarin één van de gemeenten die een knooppunt kan vormen in een robuust en duurzaam netwerk van havens.

- Reclamant vraagt zich af wat het effect van deze plannen is op de kans op meer opstuwende water aan de dijkzijde van Heijen en of dit niet de kans vergroot op toenemende wateroverlast / onveiligheid.

Antwoord: De aanleg van de haven leidt tot een verbetering van de bescherming tegen hoogwater.

- Reclamant vraagt zich af wat het effect van de plannen is op de stromingen in het gebied, met name bij de woonboten en aan de zijde van het dorp Heijen en of hier geen onveilige situatie ontstaat. Zie ook de eerdere beantwoording hierover.

Antwoord: Er is geen aanleiding om aan te nemen dat er voor de woonarken verslechtering optreedt en daardoor een onveilige(re) situatie zal ontstaan. Zie ook de eerdere beantwoording hierover.

- Reclamant vraagt zich af waarom een maximale bedrijvigheid in het bestemmingsplan wordt toegestaan, met als resultaat nog meer verkeersbewegingen, stof, trillingen en onveiligheid.

Antwoord: Zoals eerder aangegeven zijn in het kader van het ontwerpbestemmingsplan de maximale bedrijvigheid en verkeersaantrekkende werking geoptimaliseerd (bijlage 25 bij ontwerpbestemmingsplan). Daar is uit gebleken dat maar beperkt extra overlast wordt verwacht en over de gehele linie bekeken er vele voordelen zijn (werkgelegenheid, nieuwe natuur, hoogwaterveiligheid).

- Reclamant vraagt of de huidige berekening compensatie stikstof wettelijk mag en waarom de gemeente de afgelopen jaren het gebruik volgens de huidige bestemming natuur niet gehandhaafd heeft.?

Antwoord: De berekening voor de stikstofemissie en -depositie voldoet aan de daarvoor geldende wet- en regelgeving. Voor het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe berekening uitgevoerd op basis van het meest actuele rekenmodel van AERIUS (van 15 oktober 2020). Zie daarvoor de aanvulling op het stikstofonderzoek (bijlage 32 bij ontwerpbestemmingsplan). De vraag over de handhaving van de huidige bestemming staat los van dit bestemmingsplan. Overigens was voor handhaving geen enkele aanleiding.

- Reclamant vraagt zich af waarom in de berekening stikstofemissie het naastgelegen Unesco beschermde natuurgebied de Maasheggen niet is meegenomen.

Antwoord: Berekening van stikstofdepositie is alleen nodig voor Natura 2000-gebieden. Alle Natura 2000-gebieden die hiervoor in aanmerking komen zijn betrokken bij de berekeningen. Het natuurgebied Maasheggen maakt geen onderdeel uit van Natura 2000, daarom is dit gebied niet meegenomen in de berekening.

- Reclamant vraagt zich af op welke wijze de initiatiefnemers de huidige mogelijke invulling als een vorm van natuur zien en op welke wijze de initiatiefnemers de smalle groenstrook tussen de haven en de Maas als natuur zien.

Antwoord: Naast de ontwikkeling van de haven en het bedrijventerrein draagt het plan bij aan de verbetering van de natuurkwaliteit. Voor het ontwerpbestemmingsplan is een inrichtingsplan opgesteld. Daarin is ook de invulling van de natuurzone nader uitgewerkt. Het inrichtingsplan is bij de regels als bijlage 4 aan het ontwerpbestemmingsplan toegevoegd.

- Reclamant vraagt zich af waarom er niet wordt gewacht op de ingang van de nieuwe omgevingswet.

Antwoord: De initiatiefnemers hebben hun verzoek voor een bestemmingsplanwijziging gedaan ruim voordat de Omgevingswet in werking zou treden. Daarom is deze wijziging opgepakt onder de vigerende wetgeving (voor het bestemmingsplan is dat de Wet ruimtelijke ordening).

- Reclamant vraagt of de politiek en de gemeente bereid is om terug te gaan naar de tekentafel waarbij er vervolgens gezamenlijk met alle belanghebbenden op basis van onderling vertrouwen en transparantie naar mogelijke alternatieven wordt gekeken.

Antwoord: Sinds 2016 is de planontwikkeling gaande. De gemeente is van mening dat een zorgvuldig proces is doorlopen waarbij door middel van fysieke bijeenkomsten, digitale bijeenkomsten, klankbordgroepbijeenkomsten en (individuele) gesprekken de belangen van een ieder goed zijn gewogen. Er heeft voldoende afstemming plaatsgevonden met belangenbehartiger, wat geleid heeft tot verschillende aanpassingen in het plan. Daarom hebben we het ontwerpbestemmingsplan nu ter inzage gelegd.

#### **4.9. Reclamant 31**

Inspraakreactie algemeen: Na uitvoerige lezing van vele stukken blijft reclamant met de volgende gerubriceerde vragen zitten.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. informatieverstrekking:

- Reclamant vraagt zich af welke informatieverstrekking er de afgelopen jaren heeft plaatsgevonden met de burgers van Heijen, de woonarkbewoners en burgers van Gennep-zuid over de uitbreiding van de haven, hoe deze overleggen hebben plaatsgevonden, met wie, hoe vaak en wat het resultaat van deze overleggen was.
- Reclamant vraagt zich af of er volgens de gemeente (College) voldoende overleg is geweest met de burgers en of de burgers (Heijen, woonarkbewoners en burgers Gennep-zuid) voldoende gehoord zijn om tot besluitvorming tot uitbreiding van de haven over te gaan.
- Reclamant vraagt of er onderzoek is geweest naar maatschappelijk draagvlak voor de uitbreiding van de haven en zo nee, waarom niet.
- Reclamant vraagt of de wensen en grieven van de inwoners zijn meegenomen in de besluitvorming van het college en zo ja, welke; zo nee, welke niet en waarom niet.

Antwoord:

De volgende overleggen in aanwezigheid van de gemeente hebben in ieder geval plaatsgevonden:



- Openbare informatiebijeenkomst in D'n Toomp in Heijen, 11 november 2016
- Vier bijeenkomsten klankbordgroep met vertegenwoordigers gemeente, Reclamant 27, Viswaterbeheersvereniging, woonarkbewoners en initiatiefnemers d.d. 10-04-2017, 18-05-2017, 07-03-2018 en 09-01-2019.
- Overige overleg met vertegenwoordigers gemeente Reclamant 27, Woonarkbewoners en initiatiefnemers d.d. 11-2-2020
- Openbare bijeenkomst te Heijen met vertegenwoordigers gemeente, omwonenden, Reclamant 27, Viswaterbeheersvereniging, woonarkbewoners en initiatiefnemers 19februari 2020
- Vier digitale bijeenkomsten in juni 2020
- Diverse ambtelijke en bestuurlijke overleggen met belanghebbenden en stakeholders in de periode 2016 tot heden
- **I**

Tijdens al deze overleggen heeft de beoogde uitbreiding van de Haven te Heijen op de agenda gestaan. Veelal ging het daarbij over de tussenresultaten van onderzoeken, maar een aantal keer ging het ook over specifieke zaken, wensen en grieven die omwonenden, belanghebbenden en overigen met de gemeente wilden bespreken. Alles van hetgeen besproken en aan commentaar is ingebracht, is meegenomen in de onderzoeken om uiteindelijk te komen tot een gewogen voorontwerpbestemmingsplan.

In de ogen van de gemeente zijn de belangen goed gehoord en is daar ook veel aandacht aan besteed en zijn alle besproken zaken in het proces meegenomen. Echter, het proces bevindt zich pas in de overgang van voorontwerp- naar ontwerpbestemmingsplan. Het proces van bijeenkomsten, de terinzagelegging van het voorontwerpbestemmingsplan en de adviesaanvraag bij de Commissie voor de m.e.r. hebben allen tot doel gehad de meningen te peilen van alle belanghebbenden. In die zin is er dus meting gedaan aan zowel de inhoud als het draagvlak. Vervolgens is momenteel het ontwerpbestemmingsplan aan de orde. Ook daarin zal weer veelvuldig informele en formele consultatie (via terinzagelegging, consultatie Commissie voor de m.e.r., collegebehandeling, commissiebehandeling) plaatsvinden van alle ingebrachte zaken. Op basis van dat alles zal de gemeenteraad met vertegenwoordigers uit de hele gemeente uiteindelijk een overwogen besluit nemen.

#### Inspiraakreactie specifiek m.b.t. containerhaven:

- Reclamant vraagt zich af op welke argumenten en redenen de gemeente baseert dat het niet is toegestaan dat er geen containerhaven en/of overslag mag komen.
- Reclamant vraagt of de gemeente bereid is een tijdspad aan te geven hoe lang (in jaren) er geen containeroverslag zal plaatsvinden in de haven van Heijen.

Antwoord: Vanwege mogelijk te verwachten milieuoverlast, heeft de gemeente besloten een containerhaven niet toe te staan. Daarom is in de regels van het bestemmingsplan aangegeven dat containeroverslag niet is toegestaan. Dit geldt voor onbepaalde tijd, zolang dit bestemmingsplan geldend is. Om toch ooit containeroverslag mogelijk te maken (hetgeen nu dus uitdrukkelijk niet aan de orde is), moet het bestemmingsplan opnieuw worden gewijzigd.

#### Inspiraakreactie specifiek m.b.t. onderzoeken algemeen:

- Reclamant vraagt zich af welke onderzoeken er de afgelopen jaren dan wel decennia, zolang er al sprake is van uitbreiding dan wel overslag (ROC), al hebben plaatsgevonden wat de uitkomsten en resultaten van dit/deze onderzoek(en) waren en wat de besluiten en argumenten, al dan niet politiek, om wel of niet een vervolg te geven aan die onderzoeken waren.

Antwoord: De plannen voor het ROC dateren uit 2009, in 2010 is besloten dat die ontwikkeling niet door zou gaan. Voor de ontwikkeling van het voorliggende plan voor Haven Heijen zijn daarom alle benodigde onderzoeken opnieuw uitgevoerd. De planontwikkeling voor het huidige plan loopt sinds 2016. De onderzoeken die zijn uitgevoerd zijn terug te vinden bij de toelichting van het bestemmingsplan. Daarin is ook een lijst opgenomen met een totaaloverzicht van de uitgevoerde onderzoeken (bijlage 7 van de

toelichting ontwerpbestemmingsplan).

- Reclamant vraagt of er door de gemeente en andere overheidsinstanties meerdere locaties in de (nabije) regio (Gemeentelijk, Provinciaal, nationaal, internationaal) onderzocht zijn.

Antwoord: Het plangebied is naar voren gekomen op basis van de initiatiefnemers, die op het aangrenzende Hoogveld hun bedrijf hebben en die de grond van het plangebied in bezit hebben. De gemeente overweegt bij een dergelijk verzoek of daaraan medewerking wordt verleend. Reeds in 2009 waren er plannen om op deze locatie een Regionaal Overslagcentrum (ROC) te realiseren. Als gemeente stonden wij hier destijds positief tegenover. Desondanks is deze ontwikkeling in 2010 spaak gelopen. Desalniettemin blijft uitbreiding van mogelijkheden voor onze ondernemers en watergebonden bedrijvigheid in het specifiek, een belangrijk speerpunt van de gemeente Gennep. Omdat de initiatiefnemers deze grond bezitten, is niet direct sprake van een afweging van eventuele andere locaties binnen of buiten de gemeente.

Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is wel een nieuwe laddertoets uitgevoerd waarbij een bredere afweging heeft plaatsgevonden. Hieruit blijkt onder andere dat in de regio geen of geen geschikte bestaande locaties aanwezig zijn. Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan, Stec Groep, maart 2021).

- Reclamant vraagt zich af hoeveel behoefte er aan uitbreiding van deze haven is en waaruit dat blijkt.

Antwoord: In een aanvullende Laddertoets Haven Heijen (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) is door het gerenommeerde bureau Stec Groep een nadere onderbouwing gegeven van de marktvraag. In de aanvullende laddertoets is onderbouwd dat er tot 2030 naar verwachting sprake is van een toename van de bulkvolumes van 5,8% in het lage scenario tot 8,2% in het hoge scenario. Dit komt neer op een groei van 0,7% tot 1,0% per jaar. Op basis van de verwachte groei van bulkvolumes in de regio ontstaat een behoeftevraag voor tussen de 9,5 en 13,2 hectare watergebonden bedrijventerrein. Daarbovenop is er vanuit de bestaande bedrijven op het bedrijventerrein een additionele ruimtevraag van enkele hectares.

- Reclamant vraagt zich af of er in deze regio (regionaal, nationaal en internationaal) uitbreiding van werkzaamheden te verwachten is die een uitbreiding, dan wel toekomstige verdere uitbreiding, van de haven rechtvaardigen. Zo ja, waarom wel en wat zijn de uitkomsten van al deze onderzoeken? Zo nee, waarom niet en op grond van welke argumenten?

Antwoord: In de laddertoets zijn de landelijke en regionale ontwikkelingen meegenomen. Met in achtname van deze ontwikkelingen is de hiervoor genoemde groeiprognose gedaan. Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan, Stec Groep, maart 2021).

- Reclamant vraagt of er onderzoek naar optimalisering van de huidige bestaande haven gedaan is.

Antwoord: In de nieuwe laddertoets is het huidige gebruik van het bedrijventerrein in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat er op het bestaande terrein sprake is van een overbelasting en dat het reëel is dat er tevens additionele ruimte nodig is om bestaande bedrijfsprocessen op een goede, efficiënte manier uit te voeren. Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan, Stec Groep, maart 2021).

- Reclamant vraagt zich af of er door de aanvragers kade verhuurd gaat worden.

Antwoord: Het nieuwe watergebonden bedrijventerrein zal worden ondergebracht in een Havenbedrijf. Vanuit het Havenbedrijf zullen percelen worden verhuurd aan bedrijven.

Inspiraakreactie specifiek m.b.t. onderzoek onderwatergeluiden:

- Reclamant vraagt zich af wat een waterdepot inhoudt, hoe diep en groot dit waterdepot wordt. Daarnaast vraagt reclamant zich af welke werkzaamheden er onder water gaan plaatsvinden, hoe deze werkzaamheden plaats gaan vinden en op grond van welke criteria deze werkzaamheden mogen plaatsvinden.
- Reclamant vraagt zich af op welke tijden en hoeveel dagen per jaar deze werkzaamheden plaats gaan vinden.
- Reclamant vraagt hoeveel vrachtverkeer over water en land er wordt berekend.
- Reclamant vraagt zich af welk bureau de onderzoeken gaat doen, of het bureau onafhankelijk is, waaruit dat blijkt en wanneer de uitkomsten van deze onderzoeken bekend zijn.
- Tenslotte vraagt reclamant of er onder water andere werkzaamheden plaats gaan vinden dan de aangegeven werkzaamheden.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan verschillende inspraakreacties.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. onderzoek bovengrondse geluiden:

- Reclamant vraagt zich af of er onderzoek gedaan is naar bovengrondse geluiden naar aanleiding van de uitbreiding van de haven, welke onderzoeken dit zijn en wat de uitkomsten van deze onderzoeken zijn of wanneer de uitkomsten verwacht kunnen worden.

Antwoord: Voor het MER heeft onderzoek plaatsgevonden naar de effecten van de onderzochte alternatieven als gevolg van geluid. Ook voor het voorkeursalternatief, dat in het bestemmingsplan is verwerkt, is onderzoek uitgevoerd. De resultaten van de onderzoeken zijn terug te vinden in het MER en de toelichting van het bestemmingsplan.

- Reclamant vraagt of er over deze onderzoeken overleg en communicatie geweest is met andere overheidsregio's dan wel bestuurders (Gemeentelijk, Regionaal, Provinciaal, Waterschappen, Rijkswaterstaat, nationaal en internationaal et cetera), en waaruit dat overleg bestaat. Zo ja, wat zijn de resultaten van die overleggen, zo nee, waarom heeft dat niet plaatsgevonden?

Antwoord: Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met andere overheden. Voor het project is in 2016 een 'projectgroep' samengesteld waarin de verschillende overheden vertegenwoordigd zijn (Gemeente Gennep, Waterschap Limburg, Provincie Limburg, Rijkswaterstaat). In de aanloop naar het voorontwerpbestemmingsplan hebben verschillende overleggen plaatsgevonden met deze projectgroep. In deze overleggen zijn de plannen voorgelegd en is de voortgang besproken. Vervolgens zijn alle stukken betreffende het MER en het bestemmingsplan, inclusief de achterliggende onderzoeken, voorgelegd aan de projectgroepleden. Van alle projectgroepleden is een reactie ontvangen, die verwerkt is in de betreffende stukken. Het voorontwerp is pas daarna ter inzage gelegd. In het kader van de terinzagelegging van het voorontwerp (en nu het ontwerp) krijgen alle overheden wederom de gelegenheid om hun reactie op de stukken te geven.

- Reclamant vraagt zich af of er rekening is gehouden met geluidszones voor woningen en toekomstige woningbouw (onder andere Stiemensweg).

Antwoord: Voor de verschillende onderzoeken is een studiegebied bepaald. Dit is het gebied waarbinnen mogelijk nog gevolgen kunnen optreden als gevolg van het voornemen. De Stiemensweg ligt buiten het studiegebied van de onderzoeken. Voor wat betreft geluid zal er ter hoogte van de Stiemensweg geen geluidhinder optreden vanaf het nieuwe bedrijventerrein zelf. Daarnaast leidt het voornemen niet tot een wijziging van verkeersintensiteiten die kan leiden tot extra geluidhinder.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. visie(s):

- Reclamant vraagt of de gemeente vindt dat er eerst een onderzoek moet zijn en/of komen met betrekking tot de visie van wonen in Heijen, wonen voor de woonarkbewoners en wonen in Gennep-Zuid.
- Reclamant vraagt of de gemeente vindt dat er een visie moet zijn en/of komen op arbeid, werkgelegenheid en sociaal welzijn.
- Reclamant vraagt of de gemeente vindt dat er een visie moet zijn en/of komen met betrekking tot het uitbreiden en exploiteren van industrieterreinen in de gemeente Gennep.
- Reclamant vraagt zich af of er voldoende balans is met betrekking tot arbeid, werkgelegenheid en sociaal welzijn in relatie tot de uitbreiding van de haven in Heijen.

Antwoord: De visie van de gemeente op deze onderwerpen is beschreven in de Omgevingsvisie Gennep, van september 2019. De ontwikkeling van Haven Heijen is hieraan getoetst en past goed binnen deze visie. Daarnaast biedt de ontwikkeling kansen om ook enkele andere ambities gedeeltelijk in te vullen (o.a. hoogwaterbescherming, versterking natuurkwaliteit). Zie daarvoor ook de Notitie analyse gemeentelijk beleid (bijlage 31 bij ontwerpbestemmingsplan).

Inspiraakreactie specifiek m.b.t. Natuur en milieu:

- In de Provincie Noord-Brabant ligt het Unesco-Maasheggengebied. Daar mag nagenoeg niets meer. Volgens de stikstof commissie Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof moet namelijk tot op microniveau de toekomstige stikstofuitstoot worden gemeten en berekend voordat men overgaat tot het verlenen van vergunningen voor nieuwe economische activiteiten waaronder ook infrastructurele projecten.

Antwoord: In het kader van het ontwerpbestemmingsplan heeft opnieuw een beoordeling van het aspect stikstof plaatsgevonden op basis van de door de Rijksoverheid voorgeschreven methodieken en regels. Uit dat aanvullende onderzoek is gebleken dat er geen sprake is van een toename van de stikstofdepositie ter plaatse van Natura 2000-gebieden.

- Reclamant vraagt wat de visie van de gemeente is met betrekking tot de natuur in de gemeente Gennep en dan specifiek m.b.t. Natura 2000 gebieden en de Maasheggen en waarom de gemeente Gennep niet meegedaan heeft voor deelname aan het Unesco-Maasheggengebied.

Antwoord: De visie van de gemeente is vastgelegd in de Visie Maasheggen die recentelijk (2021) door de gemeenteraad is vastgesteld. Het bestaande Maasheggenlandschap blijkt momenteel slechts van beperkte omvang en kwaliteit (bijlage 15 bij ontwerpbestemmingsplan, het dassencompensatieplan). Juist door invulling van dit plan, dat havenuitbreiding combineert met natuurontwikkeling, zal het Maasheggenlandschap een positieve ontwikkeling ondergaan (zie bijlage 4 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan).

- Reclamant vraagt op grond van welke argumenten de gemeente Gennep niet heeft mee gedaan voor deelname aan het Unesco-Maasheggengebied.

Antwoord: Onze visie ten aanzien van de Natura 2000-gebieden en de Maasheggen is opgenomen in de Omgevingsvisie Gennep uit 2019 en aanvullend in de Maasheggenvisie die recent (2021) door de gemeenteraad is vastgesteld. Voor wat betreft de Natura 2000-gebieden geldt een duidelijk wettelijk kader, neergelegd in landelijke wetgeving en provinciaal beleid. De Maasheggen zien wij als belangrijke historische elementen in de uiterwaarden van de Maas. Waar mogelijk willen we deze elementen versterken. Of dat onder de vlag van Unesco-Maasheggengebied kan of mag is niet aan de orde geweest. Eventuele afweging daarvan in de toekomst vindt niet plaats in dit kader. Wel zal dit plan door de combinatie van havenuitbreiding met natuurontwikkeling een positieve invloed hebben op het Maasheggenlandschap.

- Reclamant vraagt zich af of de natuur in de directe en indirecte omgeving, als de uitbreiding van de haven doorgaat, in het gedrang komt en op grond van welke argumenten wel en of niet.

Antwoord: De effecten op de natuur zijn in het kader van het MER en het bestemmingsplan uitgebreid onderzocht. De resultaten daarvan zijn in deze documenten opgenomen. Om effecten op natuur te voorkomen wordt een deel van het plangebied heringericht als natuurzone. Uitgangspunt daarbij is de compensatie ten behoeve van de das en de historische Maasheggenstructuur. Door de natuurontwikkeling in het plan zal de natuurkwaliteit in en om het plangebied verbeteren ten opzichte van de huidige kwaliteit. Ook ten zuiden van de Boxmeerseweg zal nieuwe natuur worden aangelegd. In de ogen van de gemeente komt de natuur niet in het gedrang.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. verkeer en veiligheid:

- Reclamant vraagt zich af waarom het kruispunt Hoofdstraat-Hoogveld-De Groote Heeze nu wordt aangepakt en waarom het fietspad langs de Hoofdstraat nu wordt heringericht.
- Reclamant vraagt of de verkeerstechnische aanpassingen een relatie hebben met de uitbreiding van de haven.
- Reclamant vraagt zich af of er meer verkeersveiligheidsmaatregelen gaan komen dan wel gaan plaatsvinden die verband houden met de uitbreiding van de haven en zo ja, welke dit zijn of kunnen worden.

Antwoord: In het kader van het MER en het bestemmingsplan is onderzocht of de aanleg van Haven Heijen effect heeft op het kruispunt Hoofdstraat-Hoogveld-De Groote Heeze en het fietspad langs de Hoofdstraat. Uit deze onderzoeken blijkt dat de aanleg van Haven Heijen geen gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de betreffende kruising. Door veel bewoners van Heijen wordt wel een onveilige situatie ervaren op het kruispunt en op het fietspad. De gemeentelijke politiek heeft daarom de wens uitgesproken om de onderzoeken naar verbetering van deze situatie mee te nemen in het kader van dit planproces. Daarom zijn bij de onderzoeken voor de aanleg van Haven Heijen ook de onderzoeken naar deze twee onderwerpen te vinden. Besluitvorming over deze twee onderwerpen zal echter los van de besluitvorming over Haven Heijen plaatsvinden.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. vervoer transporten:

- Reclamant vraagt hoeveel vervoer transporten er over de weg gaan plaatsvinden bij de uitbreiding van de haven per 24 uur op een dag en via welke wegen in de gemeente deze vervoer transporten gaan plaatsvinden.
- Reclamant vraagt hoeveel vervoer transporten over het water gaan plaatsvinden bij de uitbreiding van de haven per 24 uur op een dag en of deze vervoertransporten nationaal e/o internationaal van aard zijn.

Antwoord: In het MER is onderzocht hoeveel wegverkeer er maximaal bij komt als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen. Ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan was dit onderzoek gebaseerd op een uiterste situatie waarin het gehele terrein wordt gebruikt door bedrijven met een maximale verkeersaantrekkende werking. Daarmee is de effectvergelijking in het MER uitgevoerd. Voor het ontwerpbestemmingsplan is op basis van het voorkeursalternatief een nieuwe inschatting gemaakt van het aantal extra verkeersbewegingen. Daarbij is uitgegaan van een realistische invulling van het bedrijventerrein. Op basis hiervan wordt uitgegaan van een verkeerstoename van circa 1.161 motorvoertuigen per etmaal, waaronder circa 228 vrachtwagens. De nieuwe verkeersanalyse is opgenomen in bijlage 25. Deze transportbewegingen vinden hoofdzakelijk plaats via de Hoofdstraat richting de N271 en van daaruit in noordelijke en zuidelijke richting. De transportbewegingen zijn zowel nationaal als internationaal (richting het grensgebied van Duitsland). De nieuwe haven leidt tot maximaal 5 extra transportbewegingen per dag over het water.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. werkgelegenheid:

- Reclamant vraagt zich af wat de uitbreiding van de haven in Heijen aan concrete hoeveelheid arbeidsplaatsen oplevert en bij welke bedrijven dat is.
- Reclamant vraagt hoeveel van die arbeidsplaatsen direct en indirect van toepassing zijn op het terrein van de haven.
- Reclamant vraagt hoeveel burgers binnen en buiten de gemeente Gennep een arbeidsplaats krijgen naar aanleiding van de uitbreiding van de haven.



Antwoord: In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is een verbeterde schatting gemaakt van de directe werkgelegenheid. Naar verwachting zal die 50 à 60 fte gaan bedragen. Hoeveel er indirect bijkomen valt nu nog niet te zeggen. Een factor 2 à 3 keer de directe werkgelegenheid is weliswaar gebruikelijk, maar dat blijft een globale schatting. Voor de initiatiefnemers geldt verder dat zij altijd bij voorkeur personeel aannemen uit de directe omgeving. Dat zal in de toekomst niet anders zijn.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. neutraliteit:

- Reclamant vraagt zich of de verantwoordelijke wethouder en het college neutraal zijn wat betreft belangen van burgers, overheden en bedrijven en waaruit dat blijkt.

Antwoord: De belangen van alle belanghebbenden zijn in het proces op gelijke wijze betrokken. Zowel in de onderzoeken als in het participatietraject sinds 2016 zijn al deze belangen betrokken en afgewogen. Objectiviteit hierin wordt geborgd door toetsing aan beleid, wet- en regelgeving door zowel het College als de Raad, maar ook door overige betrokken overheden en de Commissie m.e.r.. Tenslotte wordt opgemerkt dat inhoudelijk ook uit het plan zelf blijkt dat dit zeker niet alleen ziet op de belangen van de bedrijven omdat er ook een fors areaal nieuwe natuur gerealiseerd wordt en een bijdrage aan hoogwaterbescherming wordt geleverd. Juist laatstgenoemde twee aspecten zijn zaken in het kader van het algemeen belang en die ten goede komen aan de leefomgeving van de inwoners van de gemeente.

#### **4.10. Reclamant 32**

Inspraakreactie:

- Reclamant geeft aan dat door de flinke toename van vrachtverkeer over de weg, Heijen een industriegebied wordt in plaats van een woongebied. Dit gaat volgens reclamant ten koste van de veiligheid van de schooljeugd die naar Gennep of Boxmeer naar school gaat, drukte op de weg wat woonwerk verkeer hindert en meer fijnstof, zoals stof- en roetdeeltjes. Dit alles heeft volgens reclamant invloed op de waardevermindering van de woningen in Heijen.

Antwoord: De geschetste effecten zijn onderzocht in het MER. Hieruit blijkt dat er geen onevenredige verslechtering optreedt ten opzichte van de huidige situatie. De worst-case verkeerstoename ontstaat op wegen waar voldoende capaciteit is. Daardoor leidt de verkeerstoename niet tot knelpunten in doorstroming of tot onveilige situaties voor gemotoriseerd of langzaam verkeer. De gezondheidseffecten zijn onderzocht en met het treffen van enkele maatregelen (bijvoorbeeld het hanteren van een zonering voor bedrijfsactiviteiten en het inzetten van stil en schoon materieel) worden er geen significante effecten verwacht. Wat betreft de gestelde waardevermindering van woningen bestaat de mogelijkheid om een verzoek om planschade in te dienen bij de gemeente. Dit zal in een aparte procedure behandeld worden. Eventuele planschade wordt door de gemeente volledig verhaald op de initiatiefnemers.

#### **4.11 Reclamant 1**

Inspraakreactie: Reclamant heeft in 14 mails op het voorontwerpbestemmingsplan gereageerd.

3.11. Mail d.d. 16 juni 2020 om 22:46:22 uur:

- Reclamant geeft aan dat de enige concrete uitbreiding van de activiteiten die in het voorontwerp bestemmingsplan wordt genoemd, een toename is van 10% van de overslag van (bulk)goederen door Teunesen en AVG t.o.v. 2012. De geplande uitbreiding betreft 1,5 x de bedrijfsoppervlakte, 2,75 x kadellengte en 2,36 x wateroppervlakte. Dit staat volgens reclamant in geen verhouding tot die 10% toename. Hiervoor zou het geschikt maken voor laden/lossen van de bestaande westelijke havenoever voldoende zijn aldus reclamant. Reclamant vraagt waarom geen openheid hierover in de plannen wordt gegeven.

- Reclamant vraagt of de gemeente meer weet over de invulling van de uitbreiding van het bedrijventerrein.

Antwoord: Op het moment van ter inzage leggen van het voorontwerpbestemmingsplan was nog geen concreet plan gemaakt voor de inrichting en indeling van het nieuwe bedrijventerrein. Het is ook niet mogelijk dit in detail te doen, aangezien de uitgifte van de percelen gaat gebeuren via een Havenbedrijf en pas gestart wordt met uitgifte na vaststelling van het bestemmingsplan. Wel is voor het ontwerpbestemmingsplan een inrichtingsschets gemaakt van het bedrijventerrein en het omliggende gebied. Dit geeft een beeld van de manier waarop het terrein er uit kan komen te zien. Deze inrichtingsschets is als bijlage 4 bij de regels van het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

- Reclamant vraagt waarom daar geen openheid over is naar de inwoners.

Antwoord: Zie voorgaand antwoord.

- Reclamant vraagt zich af hoe de gemeente mee kan gaan in zo'n ingrijpend project.

Antwoord: Het plan is sinds 2016 en naast de gemeente zijn ook Rijkswaterstaat, Waterschap Limburg, Provincie Limburg en de Commissie M.e.r. betrokken bij de toetsing. In de regels van het bestemmingsplan zijn de vereisten vastgelegd waaraan op het bedrijventerrein moet worden voldaan. Daarmee is geborgd wat de maximale ontwikkeling op het terrein kan zijn. Bedrijven die zich op het bedrijventerrein willen vestigen moeten daarvoor nog een milieuvergunning aanvragen.

- Reclamant vraagt hoe een *betrouwbaar* MER gemaakt kan worden zonder de feiten te kennen.

Antwoord: Het MER wordt gebaseerd op de planologische mogelijkheden van het bestemmingsplan. Door in het MER uit te gaan van deze planologische ruimte wordt inzicht verkregen in de effecten van de met het bestemmingsplan mogelijk gemaakte ontwikkelingen. Het MER wordt bovendien door de Commissie M.e.r. getoetst.

3.11.A. Mail d.d. 16 juni 2020 om 23:07:13 uur: Reclamant verwijst naar paragraaf 5.1.7. van de toelichting op het voorontwerpbestemmingsplan "*Deze haven is van belang voor de beoogde multimodale ontsluiting van het bedrijventerrein en de overslag van (bulk)goederen en containers.*"

- Reclamant vraagt hoe deze tekst overeenkomt met de beslissing van de gemeente, dat er geen containerterminal mag komen.
- Reclamant vraagt hoe hard de toezegging van de gemeente is dat er geen containerterminal mag komen en of er een kans bestaat dat er in de toekomst toch een containerterminal komt.

Antwoord: Bij het vrijgeven van het voorontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente tevens besloten dat er geen containerterminal mag komen. Dit besluit is toen nog niet verwerkt in het voorontwerpbestemmingsplan dat ter inzage is gelegd. In het ontwerpbestemmingsplan is dit besluit wel verwerkt. Om te regelen dat er geen containeroverslag komt, is artikel 3.4.1 en 5.3.1 van het bestemmingsplan aangevuld. Toegevoegd is dat onder strijdig gebruik wordt verstaan: "*het laden, lossen en opslaan van containers anders dan een enkele losse container*". Milieu- en bouwvergunningen van bedrijven die zich op het terrein gaan vestigen worden aan die regels getoetst. Zolang dit bestemmingsplan voor dit bedrijventerrein geldt, zal aan deze regels worden getoetst.

3.11.B. Mail d.d. 29 juni 2020 om 15:00:17 uur:

- Reclamant spreekt zijn twijfels uit over de betrouwbaarheid van de verkeerscijfers en de het verkeersrapport. Reclamant vraagt zich af hoe de handelwijze uitgelegd wordt aan Heijenaren, die bezorgd zijn om de bereikbaarheid van hun dorp, hun woongenot, hun gezondheid en de dalende waarde van hun huizen.

Antwoord: In de Achtergrondrapportage Verkeer van 7 december 2018 zijn de intensiteiten en prognoses gepresenteerd voor de wegen van en naar de Haven Heijen. Op het noordelijk deel van de Hoofdstraat, net ten zuiden van de N271, reden in 2016 7.500 mvt/etm waarvan 2.100 vrachtauto's (op basis van een verkeerstelling met telsingen). In het MER is onderzocht hoeveel wegverkeer er maximaal bij komt als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen. Dit betrof 2.232 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag (1.742 personenauto's en 490 vrachtwagens). Er is dus geen sprake van een toename van 9.000 motorvoertuigen per dag.

Ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan was dit onderzoek gebaseerd op een niet realistische situatie waarin het gehele terrein wordt gebruikt door bedrijven met een maximale verkeersaantrekkende werking. Daarmee is de effectvergelijking in het MER uitgevoerd. Voor het ontwerpbestemmingsplan is op basis van het voorkeursalternatief een nieuwe inschatting gemaakt van het aantal extra verkeersbewegingen. Daarbij is uitgegaan van een realistische invulling van het bedrijventerrein. Op basis hiervan wordt uitgegaan van een verkeerstoename van circa 1.161 motorvoertuigen per etmaal, waaronder circa 228 vrachtwagens. De nieuwe verkeersanalyse is opgenomen in bijlage 25.

Na 2023 zullen de intensiteiten op deze en andere straten in de omgeving naar verwachting dalen. Dit is gebaseerd op het regionale verkeersmodel van de RMO Noord-Limburg dat door de gemeenteraad van Gennep is vastgesteld en een algemeen gangbaar verkeersmodel is.

Het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken is in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk gecontroleerd / getoetst aan de Nederlandse wet- en regelgeving door de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennep, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Er is geen enkele reden om te twijfelen aan de onafhankelijkheid van de onderzoeksbureaus. De juistheid, volledigheid en compleetheid is daarmee voldoende geborgd.

3.11.C. Mail d.d. 28 juni 2020 om 22:52:05 uur: Reclamant verwijst naar figuur 5.21 op blz. 88 van het MER waarop de huidige ligging van de geluidszone van bedrijventerrein Hoogveld staat.

- Reclamant vraagt of deze geluidszone ooit door de gemeente op overschrijding van de normen gecontroleerd is. Zo ja: waar zijn de resultaten hiervan te vinden, zo nee: waarom niet.

Antwoord: Handhaven en daarmee controleren van mogelijk overschrijden van normen vindt plaats indien er aanwijzingen zijn dat normen of regels worden overschreden. Dit door reclamant genoemde aspect is een handhavingsaspect dat losstaat van voorliggend bestemmingsplan.

- Reclamant vraagt zich af waarom er in de MER niet staat hoe de geluidszone er uitziet na de geplande uitbreiding c.q. de diverse varianten.

Antwoord: De bestaande geluidszone wordt niet aangepast. Het betreft namelijk de geluidzone van het reeds bestaande bedrijventerrein. Het nieuwe bestemmingsplan voor dit terrein kent een zonering op het bedrijventerrein, waarbij de bedrijfscategorie oploopt van 4.2 naar 5.2. De gehanteerde zonering is gebaseerd op de maximale geluidbelasting en is opgezet om te voorkomen dat er geluidzonering buiten het plangebied nodig is. De categorisering en zonering is opgesteld conform de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), waarbij de zwaarte van de milieucategorieën afhankelijk is van de afstand van aanwezige woningen. Figuur 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan geeft een goed beeld van de verdeling. In bijlage 1 van de regels is een Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarin is aangegeven welke type bedrijven binnen deze categorieën zijn toegestaan. In artikel 3 van het bestemmingsplan is als extra voorwaarde opgenomen dat het moet gaan om watergebonden bedrijfsactiviteiten.

- Reclamant vraagt of de gemeente in de toekomst de geluidszone gaat controleren op overschrijding van de normen en zo ja, met welke frequentie.

Antwoord: Ook hier geldt dat de gemeente toetst op het moment dat er aanwijzingen zijn dat regels of normen worden overschreden. Bij een melding van geluidsoverlast zal de gemeente of de provincie (afhankelijk van wie bevoegd gezag is) in het kader van handhaving controleren of het bedrijf zich houdt aan de milieuregels van de verleende vergunning.

- Reclamant vraagt wat de gemeente gaat doen als de normen van de geluidszone overschreden worden.

Antwoord: Wanneer na controle blijkt dat normen worden overschreden, zal de gemeente of de provincie handhaven. Handhaving door de gemeente vindt plaats op basis van het “Integraal Handhavingsbeleid gemeente Gennepe” (vastgesteld op 5 juni 2019).

3.11.D. Mail d.d. 22 juni 2020 om 10:33:20 uur:

- Reclamant verwijst naar de afbeelding van de afbakening van het studiegebied onderzoek luchtkwaliteit (f8) op pagina 18 van bijlage 22 (luchtkwaliteitsonderzoek) en vraagt zich af waarom het lijkt of de kern van Heijen gemeden wordt.

Antwoord: In het betreffende achtergrondrapport is boven het figuur met het onderzoeksgebied toegelicht op basis van welke uitgangspunten het onderzoeksgebied is bepaald. De basis hiervoor is het plangebied, de vaarweg en de wegen waarop een verandering in de verkeersintensiteiten wordt verwacht. Rondom deze bronnen is een contour getrokken. Binnen deze contour kan mogelijk sprake zijn van een verandering in de luchtkwaliteit. Buiten deze contour kan worden aangenomen dat de luchtkwaliteit niet meetbaar verandert als gevolg van de voorgenomen activiteit.

- Reclamant vraagt waarom geen rekening gehouden is met de overheersende windrichting tussen zuidwest en noordwest.

Antwoord: In het gebruikte rekenmodel Geomilieu zitten meteorologische gegevens. Daardoor wordt standaard rekening gehouden met de overheersende windrichting op de locatie waarvoor de modelberekening wordt uitgevoerd.

3.11.E. Mail d.d. 30 juni 2020 om 00:00:02 uur:

- Reclamant merkt op dat op het titelblad van de MER staat het de **definitieve** versie van de MER is en vraagt waarom dit niet overeenkomt met de mededeling in de Staatscourant van 3 juni 2020 dat het gaat om de **concept** MER.

Antwoord: Het MER dat bij het voorontwerpbestemmingsplan ter inzage is gelegd betreft een definitief MER. Dit MER is als onderdeel van de m.e.r.-procedure ter toetsing opgestuurd naar de Commissie m.e.r.. Eventuele aanvullingen/aanpassingen als gevolg van het toetsingsadvies en op basis van ingediende zienswijzen worden in een Aanvulling op het MER opgenomen. Daarmee was het MER zelf dus weliswaar definitief, maar is de input van milieu-informatie uit de m.e.r.-procedure voor het bestemmingsplan dus nog niet definitief (en dus concept). In de Staatscourant had de toevoeging ‘concept’ daarom achterwege gelaten moeten worden.

3.11.F. Mail d.d. 2 juli 2020 om 21:56:53 uur:

- Reclamant verwijst naar zijn eerdere inspraakreacties waarin hij vraagtekens heeft geplaatst bij de betrouwbaarheid van de gebruikte cijfers en daardoor de uitkomst van de berekeningen van diverse hoogten van uitstoot en geluid. Reclamant verwijst naar het coalitieakkoord waarin gesteld wordt dat het college de controlerende rol nadrukkelijk wil nemen.

Antwoord: Zoals in een eerder antwoord aangegeven kloppen de cijfers die voortkomen uit het verkeersonderzoek. Daarmee is de basis voor de overige onderzoeken dus goed. De gemeente heeft – samen met de provincie Limburg, Rijkswaterstaat, Waterschap Limburg en de Commissie M.e.r. – alle rapporten en onderzoeken getoetst. Er is geen enkele reden om te twijfelen aan die documenten.

- Reclamant vraagt of de gemeente bereid is te eisen, dat de MER opnieuw uitgevoerd wordt en getoetst gaat worden door een onafhankelijke partij, aan te wijzen door de gemeente.

Antwoord: Er is geen enkele reden voor hetgeen reclamant stelt. Het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken is in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk gecontroleerd / getoetst aan de Nederlandse wet- en regelgeving door deskundigen van de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennep, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Er is geen enkele reden om te twijfelen aan de onafhankelijkheid van de onderzoeksbureaus. De juistheid, volledigheid en compleetheid is daarmee voldoende geborgd.

- Reclamant vraagt zich af wat de gemeente gaat doen en zeggen tegen Heijenaren als de geluidsoverlast en de uitstoot van fijn- en stikstof hoger zijn, het dorp per motorvoertuig nog nauwelijks in of uit te komen is en de leefbaarheid (een speerpunt in het coalitiebeleid) en het woongenot in Heijen is verminderd?

Antwoord: In Nederland is er wet- en regelgeving die van toepassing is op planontwikkelingen zoals deze. De gemeente heeft geen enkele reden om te twijfelen aan de juistheid van de uitgevoerde onderzoeken en de opgestelde documenten. Ook in deze fase zijn alle documenten beschikbaar via de gemeentewebsite en ruimtelijkeplannen.nl zodat iedereen deze kan raadplegen. Wanneer er, na realisatie van het plan, door omwonenden overlast wordt ervaren, zal de gemeente via het handhavingsspoor toetsen of wordt voldaan aan de regels en normen. Wanneer dit niet het geval blijkt te zijn, zal handhavend worden opgetreden op basis van het "Integraal Handhavingsbeleid gemeente Gennep" (vastgesteld op 5 juni 2019).

#### 3.11.G. Mail d.d. 24 juni 2020 om 20:26:29 uur:

- Reclamant geeft aan dat hij geen PFAS-onderzoek heeft kunnen vinden en vraagt zich af of dit onderzoek er is en waar hij (de resultaten van) dit onderzoek kan vinden.

Antwoord: PFAS is een issue dat vooral relevant is voor de vergunningverlening en minder voor de bestemmingsplanprocedure. Het onderzoek naar aanwezigheid van PFAS is opgestart, maar de resultaten zijn op dit moment nog niet bekend. Deze zullen zoals gebruikelijk worden meegenomen in de vergunningfase die na de bestemmingsplanprocedure volgt

#### 3.11.H. Mail d.d. 23 juni 2020 om 11:17:12 uur:

- Reclamant verwijst naar een overzicht van de beoordelingscriteria MER op pagina 43 van de notitie Reikwijdte en Detailniveau en vraagt waar hij het onderdeel grof stof/waai vuil terug kan vinden in het MER of hoe deze gegevens alsnog verkregen kunnen worden.

Antwoord: Dit betreft een aspect voor de exploitatiefase. Het weghalen van stof/waai vuil gebeurt in de huidige situatie in principe maandelijks en aanvullend bij melding vanuit de gemeente. Na realisatie van de havenuitbreiding en na start van de havenexploitatie zal eenzelfde regeling gelden.

#### 3.11.I. Mail d.d. 1 juli 2020 om 17:37:29 uur:

- Naar het oordeel van reclamant is het aantal schepen te laag ingeschat waardoor de uitstoot van fijnstof en stikstof ook te laag uitvalt. Reclamant vraagt zich af wat het college gaat doen om de berekeningen aan te passen.

Antwoord: In het MER is rekening gehouden met 5 extra schepen per etmaal als gevolg van de uitbreiding. Dat is dus exclusief de schepen die reeds in de huidige situatie gebruik maken van de haven. Het luchtonderzoek berekent de effecten van de uitbreiding en is daarom uitgegaan van alleen de extra vaarbewegingen. Door rekening te houden met 6 extra schepen, zijn de resultaten van het luchtonderzoek eerder een overschatting dan een onderschatting van de effecten.



3.11.J. Mail d.d. 30 juni 2020 om 21:22:32 uur:

- Reclamant vraagt door welke externe deskundige en onafhankelijke partij de gemeente zich betreffende dit project laat adviseren.

Antwoord: Zoals eerder aangegeven is het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk gecontroleerd / getoetst aan de Nederlandse wet- en regelgeving door deskundigen van de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennepe, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat.

3.11.K. Mail d.d. 13 juli 2020 om 23:36:33 uur: Reclamant geeft aan hoe het dorp Heijen in zijn beleving nu is geworden en hoe de industrie in Heijen gegroeid is.

- Reclamant vraagt zich af wat de gemeente van zijn stelling vindt dat Heijen het industriële afvoerputje van de gemeente is geworden.
- Reclamant vraagt wat de gemeente gaat doen als straks blijkt dat de uitstoot hoger wordt dan verwacht in de MER.
- Reclamant vraagt wat de gemeente gaat doen als de leefbaarheid, het woongenot en de onroerend goed waarde in Heijen minder wordt en aan welke compensaties gedacht wordt.
- Reclamant vraagt of de gemeente de zorgen van de Heijenaren begrijpt en wat de gemeente er aan gaat doen om die zorgen weg te nemen.

Antwoord: De term “industriële afvoerputje” wordt door de gemeente niet gedeeld. Wel is het ontegenzeggelijk een feit dat in de nabijheid van Heijen wegen en bedrijventerreinen liggen die van invloed zijn. De gemeente hecht er waarde aan te benadrukken dat juist dit bestemmingsplan ook voor een groot areaal nieuwe natuur en een bijdrage aan de hoogwaterbescherming zorgt. Deze aspecten zorgen dus ook voor een positief effect op de woon- en leefomgeving. De impact van de uitbreiding van Haven Heijen is uitgebreid en zorgvuldig onderzocht. Uit deze onderzoeken blijkt niet dat er sprake is van grote effecten die de uitbreiding niet acceptabel zouden maken. Gedurende de ruim 4 jaar waarin de onderzoeken hebben plaatsgevonden, hebben diverse overleggen/bijeenkomsten plaatsgevonden waarbij ook de bewoners van Heijen aanwezig mochten zijn.

3.11.L. Mail d.d. 20 juni 2020 om 23:03:36 uur: Reclamant verwijst naar f4.2 een afbeelding van de afbakening van het studiegebied akoestisch onderzoek op blz. 20 van bijlage 18 (Geluidsonderzoek).

- Reclamant vraagt zich af waarom de kern van Heijen wordt vermeden terwijl geluid zich onder normale omstandigheden naar alle zijden gelijkmatig voortplant.
- Reclamant vraagt waarom geen rekening gehouden is met de overheersende windrichting tussen zuidwest en noordwest.

Antwoord: Net als bij het studiegebied voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit is ook bij het studiegebied van het geluidsonderzoek aangegeven op basis van welke uitgangspunten het studiegebied is bepaald. De basis hiervoor is eveneens het plangebied, de vaarweg en de wegen waarop een verandering in de verkeersintensiteiten wordt verwacht. Rondom deze bronnen is een contour getrokken. Binnen deze contour kan mogelijk sprake zijn van een verandering in de geluidbelasting. Buiten deze contour kan worden aangenomen dat de geluidbelasting niet meetbaar verandert als gevolg van de voorgenomen activiteit. Dit is uitgevoerd op basis van landelijke richtlijnen en gangbare methodieken.

Verder zitten in het rekenmodel Geomilieu meteorologische gegevens. Daardoor wordt standaard rekening gehouden met de overheersende windrichting op de locatie waarvoor de modelberekening wordt uitgevoerd.

3.11.M. Mail d.d. 22 juni 2020 om 20:03:05:

- Reclamant verwijst naar de voorwaarde van het gebruik van een onderwaterdepot: een onderzoek naar de hinder van onderwatergeluid. Reclamant vindt in het akoestisch onderzoek de geluidsoverlast van het gebruik van het onderwaterdepot niet/onzvoldoende terug. Reclamant vraagt zich af of een onderzoek naar de hinder van 'bovenwatergeluiden' als voorwaarde voor de aanleg van een onderwaterdepot opgesteld kan worden.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan verschillende inspraakreacties.

#### **4.12 Reclamant 33**

##### Inspraakreactie:

- Reclamant heeft kennisgenomen van het voorontwerp bestemmingsplan. Reclamant kan in de huidige vorm niet instemmen met het plan. Hierover vinden gesprekken met de initiatiefnemers plaats. Afhankelijk van het verloop van de gesprekken zal reclamant besluiten of een zienswijze ingediend gaat worden in het vervoltraject.

Antwoord: Over de compensatie van het leefgebied van de das alsmede het herstel van het Maasheggenlandschap binnen en buiten het plangebied heeft inmiddels uitgebreid afstemming plaatsgevonden. Het uiteindelijke resultaat is aan reclamant voorgelegd en goed bevonden.

#### **4.13 Reclamant 34**

##### Inspraakreactie:

- Reclamant is kritisch over de uitgevoerde onderzoeken en vraagt waarom de gemeente geen contra expertise uitvoert.
- Reclamant vraagt welke controlerende onderzoeken de gemeente heeft uitgevoerd of laten uitvoeren.

Antwoord: Het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken is in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk gecontroleerd / getoetst aan de Nederlandse wet- en regelgeving door inhoudelijke deskundigen van de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennep, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Daarmee heeft de gemeente voldaan aan haar wettelijke vergewisplicht. Er is geen enkele reden om te twijfelen aan de onafhankelijkheid van de onderzoeksbureaus. De juistheid, volledigheid en compleetheid van de verschillende rapporten is daarmee voldoende geborgd.

Iedere initiatiefnemer heeft in Nederland de mogelijkheid om plannen bij het bevoegde gezag ter beoordeling aan te bieden. De gemeente Gennep, in deze het coördinerend bevoegd gezag mede namens Rijkswaterstaat, de Provincie Limburg en het Waterschap Limburg, neemt de planstukken in ontvangst en zij toetsen vervolgens deze plannen inhoudelijk en aan de wet- en regelgeving. Vervolgens nemen zij hierover een positief of negatief ontwerpbesluit al dan niet met verplichte aanpassingen. Bij dat besluit worden eventuele coalitie- of andere afspraken betrokken. Bij een positief ontwerpbesluit wordt dit vervolgens ter definitieve goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. Indien ook hier een positief besluit wordt genomen, staat dit besluit nog open voor beroep tot aan de Raad van State.

##### Inspraakreactie:

- Reclamant vraagt zich af of hoe hoogwaterveiligheid aan de bewoners van de waterwoonwijk kan worden geboden als de natuurlijke barrière wordt weggehaald. Naar het oordeel van reclamant is er volgens ambitie III (pagina 12) toenemende zorg op het gebied van hoogwaterveiligheid. Reclamant vraagt zich of hoe zich dit verhoudt met de uitbreiding van de haven.

Antwoord: Met betrekking tot hoogwaterveiligheid is dit een belangrijk thema, niet alleen op gemeentelijk niveau maar ook op provinciaal en landelijk niveau. Om die reden is in het MER ook aangegeven dat "bijdragen aan de opgave voor hoogwaterbescherming" één van de twee nevendoele/mee koppelkansen is van dit project. Uit het achtergrondrapport Rivierkunde (Riquet, maart 2019) bij het MER blijkt dat het voorkeursalternatief ook daadwerkelijk bijdraagt aan deze opgave. In de daarvoor uitgevoerde berekening is reeds rekening gehouden met verbreding van de haveninvaart, wat los van dit project autonoom door Rijkswaterstaat wordt uitgevoerd.

Verder is naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Bovendien zal ter verdere tegemoetkoming aan de woonarkbewoners aan de oostzijde van het oorspronkelijke onderwaterdepot een natuurlijke ingerichte dam blijven staan/opnieuw worden gerealiseerd waarmee het uitzicht voor de woonarkbewoners verbeterd en de strijklengte voor golfslag richting de woonarken verkleint.

Inspraakreactie:

- Reclamant vraagt zich af wat de gemeente aan de geluidshinder voor de bewoners van de waterwoonwijk doet.

Antwoord: In het geactualiseerde geluidrapport (bijlage 28 bij ontwerpbestemmingsplan) is geconcludeerd dat als gevolg van het plan bij maximale invulling van het terrein -conform de begrenzings van het geluidverkevelingsplan- sprake zal zijn van een geluidbelasting van maximaal 48 dB(A) bij woningen/woonschepen. De berekende geluidbelasting voldoet ter plaatse van woningen en woonschepen in het gebiedstype "gemengd gebied" aan de richtwaarden voor gemengd gebied van 50 dB(A) etmaalwaarde.

De gecumuleerde geluidbelasting bij woonschepen bedraagt in de bestaande situatie (zonder het nieuwe bedrijventerrein) tot maximaal 64 dB(A). In de nieuwe situatie bij maximale invulling van het terrein bedraagt deze eveneens 64 dB(A). Bij enkele woonarken zal de geluidbelasting beperkt toenemen. Deze beperkte toename van de geluidbelasting kan als acceptabel gekwalificeerd worden.

De hoogste geluidniveaus bij de woonarken worden in de huidige situatie niet veroorzaakt door het voorliggende plan maar door de reeds aanwezige geluidsbronnen in de directe omgeving. Een eventuele vermindering van geluid bij de woonarken zal dan ook niet in het kader van dit plan aan de orde zijn.

#### **4.14 Reclamant 8**

Inspraakreactie:

- Reclamant heeft bezwaar tegen het onderwaterdepot en dan met name tegen de opslag van "grondstoffen" in het onderwaterdepot.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan deze inspraakreactie.

#### **4.15. Reclamant 19**

Inspraakreacties:

- Reclamant vraagt zich af wat de nut en noodzaak van de havenuitbreiding is en dat niet bekend is welke industrie met de daarbij horende geluid-, verkeer- of milieubelasting zich zal vestigen omdat er geen potentiële huurders genoemd worden.

Antwoord: Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe laddertoets uitgevoerd (Stec Groep, maart 2021). Hieruit blijkt dat er in de marktregio een netto ruimtevraag is van 9,5 tot 13,2 hectare. In deze ruimtevraag zit tevens de uitbreidingsbehoefte van de initiatiefnemers gevestigd op het bestaande bedrijventerrein opgenomen. Daarnaast blijkt dat er vanuit deze initiatiefnemers op het

bestaande bedrijventerrein ook nog een additionele ruimtevraag is van enkele hectares. Deze additionele ruimtevraag wordt veroorzaakt door het overvol zijn van het bestaande bedrijventerrein. Deze additionele ruimtevraag is voornamelijk benodigd voor aanvullende opslagruimte. Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar het nieuwe ladderrapport (zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan, Stec Groep, maart 2021).

Het bestemmingsplan kent verder een zonering op het bedrijventerrein, waarbij de bedrijfs categorie oploopt van 4.2 naar 5.2 (het bestaande bedrijventerrein Hoogveld heeft een bedrijfs categorie 5.3). De categorisering en zonering is opgesteld conform de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), waarbij de zwaarte van de milieucategorieën afhankelijk is van de afstand van aanwezige woningen. Figuur 4.3 van de toelichting van het bestemmingsplan geeft een goed beeld van de verdeling. In bijlage 1 van de regels is een Staat van bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarin is aangegeven welke type bedrijven binnen deze categorieën zijn toegestaan. In artikel 3 van het bestemmingsplan is als extra voorwaarde opgenomen dat het moet gaan om watergebonden bedrijfsactiviteiten. De gehanteerde zonering is gebaseerd op de maximale geluidbelasting.

- Volgens reclamant zal de nieuwe haven verkeersoverlast veroorzaken, omdat er meer schepen worden afgemeerd waardoor meer zand en grind per as wordt aan- en afgevoerd. Reclamant heeft dit met een berekening in zijn inspraakreactie onderbouwd.

Antwoord: De berekening in de inspraakreactie is geen goede afspiegeling van de situatie. In de praktijk zullen niet alle aangevoerde delfstoffen direct op dezelfde dag per vrachtwagen worden afgevoerd. Om te bepalen hoeveel vrachtwagenbewegingen er wel per etmaal bij zullen komen, is in het MER en de onderzoeken ten behoeve van het voorontwerpbestemmingsplan gebruik gemaakt van de CROW. De voorgenomen uitbreiding van Haven Heijen met een realisatie van 12,6 ha bruto bedrijventerrein zorgt op basis van deze gegevens voor een verkeersproductie van 1.742 personenauto's en 490 vrachtbewegingen per etmaal. Dit is een worstcasescenario qua verkeersaantallen. Wanneer deze maximale verkeersproductie wordt opgeteld bij het bestaande verkeer op de Hoofdstraat, dan neemt de intensiteit op het noordelijk deel van de Hoofdstraat in 2023 toe tot 9.100 mvt/etm (waarvan 2.300 vrachtbewegingen). Als stelregel kan gehanteerd worden dat het drukste spitsuur van de dag (7.30 tot 8.30 uur en 16.30 tot 17.30 uur) 10% van de etmaalwaarde betreft. Op basis van die berekening rijden er in het drukste uur circa 15 motorvoertuigen per minuut op het noordelijk deel van de Hoofdstraat. Daarvan zijn bijna 4 ritten vrachtauto's waarvan 0,8 als gevolg van het voorgenomen plan voor uitbreiding van Haven Heijen.

Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is nog een keer goed gekeken naar de hierboven beschreven cijfers. Op basis van praktijkcijfers van de initiatiefnemers en de reële invulling van het bedrijventerrein op basis van het bestemmingsplan is een nieuwe berekening gemaakt van de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van het bedrijventerrein. In de aanvulling op het MER (bijlage 25 bij het ontwerpbestemmingsplan) zijn de uitgangspunten beschreven op basis waarvan deze nieuwe verkeersintensiteiten zijn berekend. Geconcludeerd wordt dat ten opzichte van de referentiesituatie een toename van het verkeer ontstaat van maximaal 1.161 motorvoertuigen per dag (933 personenauto's en 228 vrachtwagens).

- Reclamant merkt op dat naar zijn onderdeel de uiterwaarden rond de haven zullen worden opgehoogd tot deltahoogte, waarbij op de opgehoogde kade en industrieterrein verlichting komt in het open uiterwaarden landschap.

Antwoord: In het MER en voorontwerpbestemmingsplan was nog niet ingegaan op lichthinder. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een notitie opgesteld over de effecten als gevolg van lichthinder (zie bijlage 30 van het ontwerpbestemmingsplan). Uit deze notitie blijkt dat voor lichthinder richtlijnen bestaan, die gekoppeld zijn aan de milieuregels in het Activiteitenbesluit (Artikel 2.1). De richtlijn is dus een uitgangspunt voor dit project. Als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen zal de zone met verlichting worden verbreed in de richting van de Maas. Lichthinder bij de dichtstbijzijnde

woning/woonark wordt door het volgen van de richtlijn echter voorkomen.

- Naar het oordeel van reclamant is de aanstraalverlichting van de logistieke hal met laaddoks en de daarachter gelegen verlichte cementsilo's een aantasting in het open uiterwaarden gebied en zijn de gebouwen vanuit de wijde omgeving zichtbaar.

Antwoord: Zie voor lichthinder de beantwoording van het vorige inspraakpunt. De impact van de gebouwen op de omgeving wordt zoveel mogelijk beperkt door deze landschappelijk zo goed mogelijk in te passen. Om aan te geven hoe dit wordt bereikt is voor het ontwerpbestemmingsplan een inpassingsplan/inrichtingsplan gemaakt (bijlage 4 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan). In het ontwerpbestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat het plan alleen mag worden uitgevoerd wanneer wordt voldaan aan dit inpassingsplan/inrichtingsplan.

- Naar het oordeel van reclamant zal het rijden met verlichte shovels (die piepen bij het achteruit rijden) op de verhoogde kade in dit open riviergebied nabij het Unesco beschermde Maasheggen landschap onwenselijk zijn.

Antwoord: De beschreven activiteiten vinden ook nu plaats op het terrein. De activiteiten komen door de uitbreiding van het bedrijventerrein dichterbij de Maas. Bezien vanuit het Maasheggenlandschap aan de overzijde van de Maas, zullen de activiteiten – net als de huidige activiteiten op het Hoogveld – gedeeltelijk aan het oog onttrokken worden door de bestaande begroeiing van de natuurvriendelijke oever. De eventuele nieuwe gebouwen op het terrein zullen zichtbaar zijn vanaf de overzijde van de Maas, maar zullen zelf dan weer gedeeltelijk de bestaande bebouwing van het Hoogveld afschermen. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een inrichtingsplan gemaakt voor het bedrijventerrein. Hoewel op dit moment nog niet bekend is welke bedrijven zich op het terrein gaan vestigen, geeft dit wel een beeld van de manier waarop dit bedrijventerrein in het bestaande landschap ingepast kan worden. Overigens is de maximale geluidbelasting in het bestemmingsplan begrensd, daarmee is impliciet ook geluidhinder als gevolg van het gestelde gepiep begrensd.

- Reclamant verwijst naar de hal van Essity die in de uiterwaarden is gebouwd, voordat de wet "ruimte voor de rivier" van kracht werd.

Antwoord: De hal waar in de inspraakreactie op wordt gedoeld ligt momenteel niet in de uiterwaarden, maar binnendijs. Voor 1995 was dit gebied wel onderdeel van de uiterwaarden, maar na het hoogwater is er een waterkering gekomen die sinds 2005 fungeert als primaire waterkering (zie groene lijn op onderstaand figuur).





- Volgens reclamant is Heijen ingesloten door industrieterreinen, snelwegen, Centerparcs en is 80% van het Heijense grondgebied industrieterrein.

Antwoord: De uitbreiding van de haven komt te liggen tussen het bestaande bedrijventerrein en de Maas. De uitbreiding van het bedrijventerrein komt hiermee dichterbij de Maas, maar niet of nauwelijks dichterbij de bebouwing van Heijen. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een inrichtingsplan gemaakt voor de nieuwe ontwikkeling. In dit inrichtingsplan is de havenuitbreiding inclusief de hoogwaterbescherming en de nieuwe natuur ingepast in het bestaande landschap. Gelet op de kwaliteit van dat bestaande landschap kan de geïntegreerde inrichting en natuurontwikkeling aan de zuidzijde als een verbetering worden gezien.

- Reclamant merkt op dat het onaangetaste natuurgebied in Heijen het Maasheggen gebied is en dat de Boxmeerseweg en de Mergeldijk geliefd zijn als wandelgebied.

Antwoord: Het bestaande Maasheggenlandschap is momenteel slechts van beperkte omvang en kwaliteit (bijlage 15 bij ontwerpbestemmingsplan, het dassencompensatieplan). Juist door invulling van dit plan zal het Maasheggenlandschap een positieve ontwikkeling ondergaan (zie bijlage 4 van de regels van het ontwerpbestemmingsplan, het inrichtingsplan). Zowel de natuur als de wandelmogelijkheden zullen een upgrade krijgen als onderdeel van dit plan.

- Naar het oordeel van reclamant is de huidige verkeersbelasting op de Hoofdstraat al hoog.

Antwoord: In de Achtergrondrapportage Verkeer van 7 december 2018 zijn de intensiteiten en prognoses gepresenteerd voor de wegen van en naar de Haven Heijen. Op het noordelijk deel van de Hoofdstraat, net ten zuiden van de N271, reden in 2016 7.500 mvt/etm waarvan 2.100 vrachtauto's (op basis van een verkeerstelling met telsingangen). De voorgenomen uitbreiding van Haven Heijen met een realisatie van 12,6 ha bruto bedrijventerrein zorgt voor een maximale verkeersproductie van 1.742 personenauto's en 490 vrachtbewegingen per etmaal (op basis van een worstcasescenario qua verkeersaantallen). Op het noordelijk deel van de Hoofdstraat neemt de intensiteit daardoor in 2023 toe tot 9.100 mvt/etm (waarvan 2.300 vrachtbewegingen). Na 2023 zullen de intensiteiten (gebaseerd op het regionale verkeersmodel van de RMO Noord-Limburg) op deze en andere straten in de omgeving naar verwachting dalen.

Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is nog een keer goed gekeken naar de hierboven beschreven cijfers. Op basis van praktijkcijfers van de initiatiefnemers en de reële invulling van het bedrijventerrein op basis van het bestemmingsplan is een nieuwe berekening gemaakt van de toename van de verkeersintensiteiten als gevolg van het bedrijventerrein. In de aanvulling op het MER (bijlage 25 bij het ontwerpbestemmingsplan) zijn de uitgangspunten beschreven op basis waarvan deze nieuwe verkeersintensiteiten zijn berekend. Geconcludeerd wordt dat ten opzichte van de referentiesituatie een toename van het verkeer ontstaat van maximaal 1.161 motorvoertuigen per dag (933 personenauto's en 228 vrachtwagens) in de worst-case situatie.

#### **4.16 Reclamant 35**

Inspraakreactie algemeen: Reclamant geeft zijn zienswijze, commentaren en aanbevelingen, waarbij de samenvatting en conclusie als volgt is:

- Naar het oordeel van reclamant toont het voorontwerp berekeningen en stellingnames van adviesbureaus die niet te verifiëren zijn op juistheid, volledigheid en compleetheid.

Antwoord: Het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken is in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk gecontroleerd / getoetst aan de Nederlandse wet- en regelgeving door deskundigen van de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennep, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Er is geen enkele reden om te twijfelen aan de onafhankelijkheid van de onderzoeksbureaus. De juistheid, volledigheid en compleetheid is daarmee voldoende geborgd.

- Volgens reclamant ontbreken uittreksels of verwijzingen naar definitieve overheidsbeleidsteksten met effectief datum of effectieve wetgevingen van de Gemeente Gennep, Rijkswaterstaat, Provincie Limburg of de nationale overheid.

Antwoord: In het MER is een verwijzing en beschrijving van veel beleidsstukken van de verschillende overheden opgenomen. Zoals eerder aangegeven zijn ook al die overheden sinds 2016 bij deze planvorming betrokken. Een beschrijving van de meest actuele gemeentelijke beleidsdocumenten ontbrak in het MER. In bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan van deze Nota van Antwoord is een notitie toegevoegd waarin de belangrijkste, actuele beleidsdocumenten worden beschreven. In de notitie is tevens aangegeven welke belangenafweging de gemeente hierbinnen heeft gemaakt.

- Volgens reclamant ontbreken vanuit de Gemeente Gennep, Provincie, Rijkswaterstaat en overige betrokken overheidsinstanties ieder bewijs van controle, bevestiging van de verstrekte inhoud of gevolgde procedure door vragende partij. Naar het oordeel van reclamant is het niet de bedoeling van de wet dat individuele burgers geacht worden alle technische en juridische details, gerelateerd aan een uitbreiding industrieterrein met haven, te kennen en dat de burger mag verwachten dat de inhoud van een voorontwerp bestemmingsplan is gecontroleerd op correctheid en volledigheid.

Antwoord: De hiervoor genoemde organisaties zijn sinds 2016 betrokken bij de planvorming en hebben alle stukken in het kader van de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan ter beoordeling voorgelegd gekregen door de gemeente Gennep in hun rol als coördinerend bevoegd gezag. Hun eventuele reacties op de stukken zijn meegenomen in deze Nota van Antwoord. Er heeft dus wel degelijk een controle op correctheid en volledigheid plaatsgevonden.

- Naar het oordeel van reclamant is het plan onderhevig aan diverse bovenliggende visies en structuren en is het plan in conflict met de bovenliggende visies en structuren.

Antwoord: De reden dat op dit moment het ontwerpbestemmingsplan ter inzage ligt is dat de voorgenomen activiteit niet past binnen het geldende bestemmingsplan, welke mede is gebaseerd op eerder vastgesteld beleid. In Nederland is het gebruikelijk om bij een nieuw voornemen dat niet binnen het vigerende bestemmingsplan en/of beleid past, af te wegen of hieraan meegewerkt kan worden. Daarbij worden alle – soms tegenstrijdige – belangen die in en rond het plangebied spelen tegen elkaar afgewogen. Dat is ook voor deze voorgenomen activiteit gedaan. In bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan is een notitie toegevoegd waarin de gemeente nader ingaat op de belangenafweging die is gemaakt ten behoeve van het project uitbreiding Haven Heijen. Uit de notitie blijkt dat voor deze locatie is gekozen voor het economische belang, maar dat daarbij de overige belangen (zoals natuurontwikkeling en hoogwaterbescherming) niet uit het oog zijn verloren. In de notitie zijn verschillende maatregelen beschreven die in het project zijn genomen om ook recht te doen aan de andere belangen.

- Naar het oordeel van reclamant heeft het college geen visie, correcties en aanvullingen op het voorontwerp Bestemmingsplan gegeven wat formeel en wettelijk geldend voorgelegd wordt aan de burgers en is de Toelichting op diverse punten eenzijdig, bevooroordeeld en staan er diverse conflicterende beleidsdoelstellingen van overheidswege vermeld of juist niet vermeld.

Antwoord: De gemeente is sinds 2016 – samen met andere overheden – toetsend en controlerend bij deze planontwikkeling. Voor wat betreft de conflicterende beleidsdoelstellingen verwijzen we naar voorgaande antwoorden en de notitie die als bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan is toegevoegd. Zowel (voorontwerp)bestemmingsplan als MER zijn voorgelegd aan de deskundigen van de overige bevoegde overheden en de Commissie m.e.r. Met in achtneming van hun reacties en de wijzigingen/aanvullingen die daaruit zijn gekomen, biedt de toelichting een goede ruimtelijke onderbouwing voor het bestemmingsplan.

- Reclamant informeert de gemeente waarom zij wettelijk verplicht is om niet mee te werken aan dit plan voor uitbreiding Haven Heijen en welk risico aangegaan wordt om in langdurige rechtszaken te belanden.

Antwoord: Uit de inspraakreacties van indiener en ook uit de andere inspraakreacties komen geen punten naar voren die er toe leiden dat de gemeente zijn medewerking heeft ingetrokken. De opmerking over risico's en rechtszaken wordt ter kennisname aangenomen.

- Reclamant is van oordeel dat het ingediende voorontwerp niet rechtsgeldig kan zijn en roept de gemeente op om het voornemen tot Bestemmingsplan wijziging te staken.

Antwoord: Uit de inspraakreacties van indiener en ook uit de andere inspraakreacties komen geen punten naar voren die er toe leiden dat de gemeente het proces met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan met onmiddellijke ingang heeft willen staken.

Inspraakreactie specifiek:

#### **Hoofdstuk 1. Bovenliggende Visies en Structuren**

- a. Algemene reactie op het planvoorstel versus Visies en Structuren

- Naar het oordeel van reclamant betekent het planvoorstel verdere afbraak van het woon- en leefklimaat van Heijen en het verder afsluiten van de Limburgse natuur en landschap.

Antwoord: Deze mening wordt niet gedeeld. In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als agrarische grond. Wanneer dit plan niet doorgaat, zal het huidige agrarische gebruik worden voortgezet. Er is op korte termijn geen aanleiding om te verwachten dat de beoogde natuurontwikkeling in dat geval zal worden gerealiseerd. Het planvoornemen zorgt er voor dat, naast de realisatie van de haven en het bedrijventerrein, er ook een verbetering van de natuurkwaliteit in en aansluitend aan het plangebied plaatsvindt. Daarmee kan op korte termijn concreet invulling worden gegeven aan deel van deze ambitie. Daarnaast wordt met dit planvoornemen bijgedragen aan het behalen van enkele andere ambities en doelstellingen (denk daarbij aan de hoogwaterbescherming maar ook de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen) die de gemeente Gennep heeft voor het Maasdal. In de 'Notitie analyse gemeentelijk beleid' (bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan) hebben we beschreven op welke manier het planvoornemen bijdraagt aan het behalen van verschillende ambities van de gemeente.

- Volgens reclamant wordt - naast eerdere uitbreidingen van industrieterreinen en wegen - ook de haven tot aan de exacte provinciegrens uitgebreid.

Antwoord: De provinciegrens ligt in het midden van de Maas, de nieuwe haven komt dus niet tegen de provinciegrens aan te liggen.

- Naar het oordeel van reclamant wordt het algemeen maatschappelijk belang en de wettelijke noodzaak van de uitbreiding niet aangetoond.

Antwoord: Het plan bevat naast de uitbreiding van het bedrijventerrein ook natuurontwikkeling en een bijdrage aan hoogwaterbescherming waardoor dus meerdere doelen bereikt worden en waarmee ook het algemeen maatschappelijk belang gediend wordt. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullende Laddertoets Haven Heijen uitgevoerd (Stec Groep, maart 2021, zie bijlage 2 bij het ontwerpbestemmingsplan). Deze is gebaseerd op de meest actuele gegevens. Hieruit blijkt dat er voldoende vraag is naar watergebonden bedrijvigheid om de aanleg van Haven Heijen te rechtvaardigen en dat het realiseren van een watergebonden bedrijventerrein aansluit op landelijk en provinciaal beleid.

- Volgens reclamant betekent het voorstel verlies van landbouwgebied, EHS structuur, afbreuk aan woningen en woonboten, verlies van recreatiefunctie van de vluchthaven en definitieve tweedeling van de kernen Heijen en Gennep.

Antwoord: Deze mening wordt niet gedeeld. In het MER en de daarbij behorende onderzoeken is ingegaan op deze thema's. De mogelijke effecten van het planvoornemen zijn daarin inzichtelijk gemaakt. Op basis van de resultaten blijkt dat er geen onevenredige effecten zullen optreden voor bewoners van woonarken en woningen in de buurt van het plangebied. Het landbouwgebied zal inderdaad afnemen. Gezien de doelen die met dit planvoornemen worden bereikt (watergebonden bedrijvigheid, hoogwaterbescherming en verbetering van de natuurkwaliteit), doelen die wij voor het Maasdal in verschillende beleidsdocumenten hebben vastgelegd, vinden wij dit acceptabel. Voor wat betreft de EHS verbinding verwijzen we naar de beantwoording hiervoor op het eerste punt onder 1.1. In het plan wordt verder voorzien in een vervanging van de visgelegheid die nu in het plangebied aanwezig is.

- Naar het oordeel van reclamant worden lokale parels als Nationaal Park Maasduinen, Kasteel Heijen, dorpskern Heijen met de rivier, landschap en in onmiddellijke nabijheid Unesco gebied Maasheggen tegen de beleidsdoelstellingen in concreet aangetast en/of niet ontwikkeld en/of de toekomstige ontwikkeling wordt definitief onmogelijk gemaakt.

Antwoord: In de 'Notitie analyse gemeentelijk beleid' (bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan) hebben we beschreven dat de gemeente meerdere doelen heeft voor het Maasdal en dat het plan juist hieraan



bijdraagt. In het MER zijn de landschappelijke en cultuurhistorische effecten behandeld en voor het voorkeursalternatief (VKA) als beperkt negatief beoordeeld. Gelet op de andere, in het MER meer positief beoordeelde doelen, die de gemeente heeft voor het Maasdal denken wij dat de balans positief uitvalt en er juist veel mogelijk wordt gemaakt.

- Volgens reclamant omvat het planvoornemen geen antwoorden of aanvullingen op de recente landelijke problematieken zoals stikstofreductie, fijnstofreductie, PFAS grenswaarden, reductie wegverkeer, energietransitie, natuurbeleid, landschapsbeleid, afname economie e.d.

Antwoord: De meeste van de door u genoemde thema's zijn in het MER nadrukkelijk besproken. PFAS is een issue dat vooral relevant is voor de vergunningverlening en minder voor de bestemmingsplanprocedure. Het onderzoek naar aanwezigheid van PFAS is opgestart, maar de resultaten zijn op dit moment nog niet bekend. Deze zullen zoals gebruikelijk worden meegenomen in de vergunningfase.

Energietransitie was in het MER niet meegenomen, daar zijn we in een aparte notitie die voor het ontwerpbestemmingsplan is opgesteld nader op in gegaan (zie bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan). In deze notitie hebben we een analyse gemaakt van ons beleid, waaronder op het gebied van energietransitie. Uitgangspunten die hieruit volgen voor het planvoornemen zijn daarin opgenomen.

Hoewel op deze onderwerpen al wel in het MER was ingegaan, is voor de thema's verkeer, stikstofdepositie en economische onderbouwing in het kader van het ontwerpbestemmingsplan een aanvullend onderzoek uitgevoerd. De resultaten daarvan zijn samengevat in de Aanvulling MER (bijlage 25 bij het ontwerpbestemmingsplan) en gevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan. Uit de onderzoeken blijkt dat er geen onevenredige effecten worden verwacht die het planvoornemen in de weg staan.

b. Hoogwaterbeleid Rivier de Maas (nationaal beleid)

- Naar het oordeel van reclamant is het faciliteren en ondersteunen van bestemmingsplanwijzigingen die toelaten om verder in het stroomvoerend regime van de Maas nieuwe industrie en haven te bebouwen ontoelaatbaar en zou deze niet in procedure mogen worden gebracht. Volgens reclamant zouden uitsluitend conserverende of ruimte creërende bestemmingen toegelaten kunnen worden, hetgeen de geest van de huidige beleidsregels is.

Antwoord: Voor het MER is een achtergrondrapport Rivierkunde opgesteld. Daarin is onderzocht wat het effect is van de uitbreiding in dit stroomvoerende gedeelte van de Maas. Uit het onderzoek blijkt dat het planvoornemen per saldo resulteert in een verbetering van de hoogwaterveiligheid. Dit komt doordat het aanleggen van het bedrijventerrein ruimschoots wordt gecompenseerd door het verdiepen van de haven. Daarmee past de realisatie van dit planvoornemen binnen de genoemde beleidsregels.

- Naar het oordeel van reclamant geeft iedere medewerking aan het creëren van nieuwbouw in welke vorm dan ook in het Maasbed, een precedentwerking aan bedrijven, boeren, inwoners aan wal en inwoners op woonboten langs de Maas.

Antwoord: Voor ieder plan in het stroomvoerend gedeelte van de Maas geldt dat dit moet voldoen aan de standaardrichtlijnen voor de beoordeling van rivierkundige effecten (Rivierkundig Beoordelingskader van Rijkswaterstaat). Het MER-rapport (achtergrondrapportage rivierkunde) volgt deze standaardrichtlijnen waarbij alle regels zijn en worden gevolgd en er geen verslechtingen, maar zelfs enige verbeteringen ten aanzien van hoogwaterveiligheid zijn geconstateerd. Van enige precedentwerking voor andere toekomstige projecten kan geen sprake zijn omdat ook deze aan de richtlijn zullen moeten voldoen.

- Naar het oordeel van reclamant is hoogwaterschade (of laagwater) aan bouwwerken in de Maas al enige jaren niet (meer) verzekerd c.q. gedekt door de Nederlandse staat. Door het inzetten van de bestemmingsprocedure wordt volgens reclamant actief meegewerkt aan het toestaan van verdere nieuwbouwwerken, waardoor de gemeente en de Nederlandse staat automatisch juridisch (mede)



verantwoordelijk is en dus (mede) aansprakelijk gesteld kunnen worden bij toekomstige hoogwater schade.

Antwoord: Zoals hiervoor aangegeven voldoet het plan aan de standaardrichtlijnen voor de beoordeling van rivierkundige effecten (Rivierkundig Beoordelingskader van Rijkswaterstaat) en treedt zelfs enige verbetering op. Van enige aansprakelijkheid kan dan ook op voorhand geen sprake zijn.

- Naar het oordeel van reclamant is het ingediende voorontwerp in tegenspraak met artikel 5d waarin vestiging of uitbreiding van overslagbedrijven of het realiseren van overslagfaciliteiten, uitsluitend voor zover de activiteit gekoppeld is aan het vervoer over water. Alle genoemde bedrijfsactiviteiten (SBI Codes) genoemd in bijlage 1 van de Regels kunnen per definitie geen overslag zijn aangezien de gedefinieerde SBI-2008 Code voor overslag 52242 is, aldus reclamant. Er kan volgens reclamant dus geen instemming of toestemming bestaan van Rijkswaterstaat voor het oprichten van andere activiteiten dan SBI code 52242 in het Stroomvoerend regime van de Maas. Het door de gemeente, na jaren van voorbereidingen, recent uitsluiten van containeroverslag (uw brief van 22 mei 2020) is juist in strijd met het rijksbeleid aldus reclamant.

Antwoord: Het plan is getoetst door Rijkswaterstaat aan de bestaande regels. Behoudens dat het uitsluitend om watergebonden activiteiten (vastgelegd in het bestemmingsplan) moet gaan zijn er verder geen tekortkomingen geconstateerd. Overigens betekent deze uitsluiting ook dat eventuele toekomstige activiteiten die op de bedrijfsactiviteitenlijst staan dan altijd getoetst zullen worden aan de watergebondenheid. Overigens heeft de gemeente sinds november 2016 altijd gecommuniceerd dat een volledige containerhaven niet wenselijk is, dit is in het kader van de bestemmingsplanprocedure in mei 2020 formeel besloten.

c. Unesco Gebied Maasheggen

- Volgens reclamant houdt het voorontwerp geen rekening met het ten westen en noordwesten van het plangebied binnen zeer korte afstand gelegen Unesco gebied Maasheggen.

Antwoord: Wij zijn ons bewust van het Unesco gebied, maar voor het toetsen aan Unesco-aanwijzingen bestaan geen procedures. Het Unesco-gebied ligt overigens ook niet binnen de plangrenzen van de havenuitbreiding. Echter, aangezien rondom het plangebied tevens een aantal Natura 2000-gebieden liggen, is hier uitgebreid naar gekeken en is gebleken dat daar geen ontoelaatbare effecten optreden. Verder is in samenspraak met de Vereniging Nederlands Cultuurlandschap het plan ook ingevuld met nieuw Maasheggenlandschap. Per saldo zijn wij dan ook van mening dat er voor het Unesco-gebied geen ontoelaatbare effecten zullen ontstaan.

- Naar het oordeel van reclamant draagt het ontwerp niets bij aan de ontwikkeling en uitvoering van Unesco doelstellingen ten aanzien van de Maasheggen in Noordoost Brabant en Noord-Limburg. De activiteiten doorkruisen definitief en onomkeerbaar landbouw en Maasheggen gebied aan de oostzijde van Maas en toekomstige ontwikkeling daarvan aldus reclamant. Het voorgestelde stuk "Natuur" bestemming aan de Maasoever en zuidzijde van het plangebied is volgens reclamant geen valide planwijziging inzake het Unesco Maasheggen beleid. Naar het oordeel van reclamant had dit reeds ontwikkeld moeten worden conform huidige bestemming en visies.

Antwoord: Zoals beschreven in de 'Notitie analyse gemeentelijk beleid' (bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan) heeft de gemeente meerdere doelen voor het Maasdal waaronder ook Maasheggen. Het voorliggende plan geeft gebalanceerd invulling aan een aantal van deze doelen waaronder ook Maasheggen binnen en ten zuiden van het plangebied.

- Reclamant wijst de gemeente op haar juridische en morele verplichtingen ten aanzien van het Unesco beleid Maasheggen nu en in de toekomst.

Antwoord: Zoals beschreven in de 'Notitie analyse gemeentelijk beleid' (bijlage 31 bij het

ontwerpbestemmingsplan) heeft de gemeente meerdere doelen voor het Maasdal waaronder ook Maasheggen. Bij de behandeling in de gemeenteraad (2021) van de Maasheggenvisie is een motie aangenomen waarin nadrukkelijk wordt gevraagd eerst een visie te ontwikkelen waarin ook de andere beleidsdoelen een plek in het Maasdal krijgen. Het gebied is dus niet alleen voorbehouden aan Maasheggen. Het voorliggende plan geeft in onze ogen gebalanceerd invulling aan een aantal van deze doelen waaronder ook Maasheggen binnen en ten zuiden van het plangebied.

d. Natura 2000 Gebied

- In de nabijheid van het plangebied bevindt zich binnen enkele kilometers de relevante Natura 2000 gebieden: Maasduinen, Zeldersche Driessen, Oeffelter Meent en de Sint Jansberg, welke naar het oordeel van reclamant allen zijn overbelast met stikstof.

Antwoord: In het aanvullende onderzoek naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan) is rekening gehouden met al deze Natura 2000-gebieden. Na het nemen van afdoende maatregelen is gebleken dat geen kritische depositie van stikstof te verwachten valt in de omringende Natura 2000-gebieden.

- Volgens reclamant draagt het ontwerp niets bij aan de ontwikkeling en uitvoering van de Natura 2000 doelstellingen en zal de uitbreiding resulteren in meer stikstof uitstoot in Heijen en omgeving.

Antwoord: Er geldt geen wettelijke verplichting om vanuit projecten buiten de Natura 2000-gebieden een positieve bijdrage te leveren aan de ontwikkeling en uitvoering van de Natura 2000 doelstellingen. Wel geldt er een wettelijke verplichting om te onderzoeken of een dergelijk project significant negatieve gevolgen kan hebben op het behalen van deze doelstellingen. Indien daar sprake van is, moet een passende beoordeling worden opgesteld en moet een Wet natuurbeschermingsvergunning worden aangevraagd. Voor dit project is aan deze wettelijke verplichting voldaan.

Overigens is het aanvullende onderzoek naar de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan) dusdanig worst-case opgesteld dat de verwachting gerechtvaardigd is dat in dit geval de omliggende Natura 2000-gebieden wel degelijk een stikstofreductie gaan behalen.

- Naar het oordeel van reclamant is het argument in de Toelichting dat de provincie het plan stimuleert om minder wegtransporten te verkrijgen middels transporten per schip naar Haven Heijen, geen valide argument aangezien feitelijke (wetgeving, beleidsstukken, e.d.) onderbouwing ontbreekt.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullende laddertoets uitgevoerd (Stec groep, maart 2021, bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan). In de laddertoets is ook het rijksbeleid meegenomen in de onderbouwing. Uit dit beleid volgt een verwachte groei van volumestromen in de binnenvaart en de wens van een Modal Shift (het verschuiven van vervoer van goederen van de weg naar het water). De Europese Commissie heeft recent een CEF-subsidie verleend aan de provincie Limburg om de verbetering van goederentransport over water te stimuleren. Haven Heijen is één van de drie havens die in die subsidieaanvraag is meegegaan. Dit onderschrijft het belang dat op zowel Europees als landelijk en provinciaal niveau wordt gehecht aan de Modal Shift. De verwachting is dan ook gerechtvaardigd dat dit plan daaraan zal gaan bijdragen.

- Reclamant wijst de gemeente op haar juridische verplichtingen ten aanzien van het Natura 2000 beleid en de recente gerechtelijke uitspraken inzake stikstof, PFAS e.d..

Antwoord: Voor wat betreft de aspecten Natura 2000 in relatie tot stikstofdepositie is een nieuwe analyse uitgevoerd op basis van het meest actuele rekenprogramma (AERIUS, versie 15 oktober 2020). Ten behoeve van deze analyse is ook een nieuwe onderbouwing gemaakt voor de verkeersintensiteiten op de verschillende wegen als gevolg van dit project. De resultaten zijn beschreven in bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan. Daaruit valt op te maken dat na het nemen van afdoende maatregelen kritische depositie van stikstof valt uit te sluiten. Op basis van deze resultaten is de passende

beoordeling aangepast. Op basis van deze passende beoordeling wordt de Wet natuurbeschermingsvergunning aangevraagd.

PFAS is verder een issue dat vooral relevant is voor de vergunningverlening en minder voor de bestemmingsplanprocedure. Het onderzoek naar aanwezigheid van PFAS is opgestart, maar de resultaten zijn op dit moment nog niet bekend. Deze zullen zoals gebruikelijk worden meegenomen in de vergunningfase.

## **Hoofdstuk 2. Bestaande & relevante bestemmingsplannen**

### **Geldend bestemmingsplan voor Plangebied: Bedrijventerrein Hoogveld – De Groote Heeze 2012**

- Reclamant geeft aan dat de bestaande bestemming Natuur van het plangebied instemming vindt bij reclamant. De mogelijkheid de Natuurfunctie verder te ontwikkelen door (geheel of gedeeltelijk) te ontgronden juicht reclamant toe. De nalatigheid van de Gemeente, Provincie en Overheid om dit gebied als Natuur in te richten en/of verder door te ontwikkelen rechtvaardigt volgens reclamant geen bestemmingswijziging.

Antwoord: Het plangebied ligt inderdaad voor een deel binnen de bestemming natuur, wat overeenkomt met de provinciale aanduiding van het gebied als bronsgroene landschapszone. De provincie en gemeente hebben voor datzelfde gebied daarnaast ook ambities met betrekking tot hoogwaterbescherming en watergebonden bedrijvigheid. Voor wat betreft de realisatie van de ambities ten aanzien van natuur geldt dat zowel de provincie als de gemeente verwacht dat natuurgerichte initiatieven worden opgezet door andere partijen (Natuurvisie Limburg 2016). In de huidige situatie is het plangebied in gebruik als agrarische grond en grotendeels in bezit van de initiatiefnemers. Wanneer dit plan niet doorgaat, zal het huidige agrarische gebruik worden voortgezet. Er is op korte termijn geen aanleiding om te verwachten dat de beoogde kernkwaliteiten van het maasheggenlandschap en andere overheidsdoelen voor het Maasdal (bijlage 31 bij ontwerpbestemmingsplan) in dat geval zullen worden gerealiseerd.

- Reclamant roept de gemeente op eenduidig en in het openbaar te kiezen voor uitbreiding van de Haven Heijen of voor de Natuur.

Antwoord: Zoals hiervoor aangegeven zijn er beleidsmatig meerdere doelen voor het Maasdal (bijlage 31 ontwerpbestemmingsplan) waaronder tevens maar niet alleen Maasheggen. Wat ons betreft is het dus geen keuze tussen het één of het ander. Door mee te werken aan het planvoornemen wordt invulling gegeven aan de ambitie voor watergebonden bedrijvigheid én voor de verbetering van de natuurkwaliteit in een deel van het plangebied én aan hoogwaterveiligheid.

## **Hoofdstuk 3. Omliggende getroffen Plangebieden**

### **Ten noorden van Plangebied: Bestemmingsplan Buitengebied Gennep (geconsolideerde versie 28 januari 2016)**

- Reclamant verwijst naar diverse bestemmingen aan de gehele oostzijde van het Maasrivierbed met als doelstelling Buitengebieden te behouden, herstellen en door te ontwikkelen. Naar het oordeel van reclamant doet het voorontwerp afbreuk aan de recreatiefunctie van de noordzijde van het plangebied (jachthaven Paesplas). Volgens reclamant is het combineren van meer grote beroepsscheepsvaart met kleine recreatievaartuigen een slecht idee.

Antwoord: In het MER is ook gekeken naar mogelijke effecten voor de recreatievaart. De verwachte toename in intensiteiten (maximaal 5 schepen per dag extra) is gering. Daarnaast wordt de toegang van de Maas tot de haven vergroot. Daarom is de verwachting dat de recreatievaart weinig hinder zal ondervinden van de voorgenomen ontwikkeling.

- Reclamant roept de gemeente op eenduidig en in het openbaar te kiezen voor uitbreiding Industrierrein of voor recreatie.

Antwoord: Zoals in voorgaand antwoord aangegeven worden er geen grote nadelige effecten verwacht. Daarom is het voor de gemeente geen kwestie van kiezen. Beide functies kunnen goed samengaan, zoals dat nu ook al het geval is met de bestaande haven en de recreatievaart.

- Naar het oordeel van reclamant doet het voorontwerp verdere afbreuk aan de functie Wonen en reduceert het woongenot van de woonarkbewoners. Reclamant roept de gemeente op eenduidig en in het openbaar te kiezen voor Industriehaven of voor wonen.

Antwoord: Met de bewoners van de woonarken is veelvuldig overleg geweest. Naar aanleiding van dit overleg en naar aanleiding van inspraakreacties is gekeken naar het optimaliseren van het ontwerp. Zo is onder andere het onderwaterdepot komen te vervallen en is een extra strekdam/ natuurdam in het ontwerp opgenomen. Daarmee zal het voornemen niet leiden tot aanzienlijke effecten op het woongenot van de woonarkbewoners.

- Het voorontwerp voorziet in meer scheepsbewegingen, onderwaterstortingen, etc. en doet volgens reclamant afbreuk aan de functie recreatie en sport.

Antwoord: Zoals in voorgaande antwoorden aangegeven is de gemeente van mening dat de verschillende functies goed samengaan en er voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening.

- Volgens reclamant zal de voorgenomen uitbreiding nog meer zichtbaar zijn voor recreanten en inwoners vanuit de noordzijde inclusief N271 (toeristische route). Het voorontwerp doet afbreuk aan deze functionaliteit en afbreuk aan de natuurdoelstellingen aldus reclamant.

Antwoord: Het is inderdaad zo dat de uitbreiding van het bedrijventerrein zichtbaar zal zijn vanuit het noorden, met name vanaf de brug over de Maas (N264). De gemeente heeft echter afgewogen dat de uitbreiding van de haven op meerdere aspecten een positief effect heeft (ontwikkeling van watergebonden bedrijvigheid, verbeteren natuurkwaliteit en hoogwaterbescherming). Daarom heeft de gemeente besloten medewerking te verlenen aan het mogelijk maken van de uitbreiding. Zie ook bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan.

- Het voorontwerp doet volgens reclamant afbreuk aan de (politiek) doelstellingen van bestemmingsplan buitengebied. De uitbreiding sluit toekomstige doorontwikkeling van natuur, Maasheggen, toerisme, cultuur, landschapsbehoud in de gemeente uit, aldus reclamant. De uitbreiding zal volgens reclamant zeer storend zichtbaar zijn voor inwoners en toeristen uit het buitengebied.

Antwoord: Met dit planvoornemen wordt bijgedragen aan het behalen van verschillende ambities en doelstellingen voor het buitengebied. In bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan hebben we beschreven op welke manier het planvoornemen bijdraagt aan het behalen van verschillende ambities van de gemeente voor het Maasdal. Wij verwachten niet dat de ontwikkeling een negatief effect zal hebben op toerisme, sterker nog de te realiseren natuur aan de zuidzijde van het plangebied biedt ook recreatieve mogelijkheden zoals het gebruik van wandelpaden.

- In het voorontwerp ontbreekt volgens reclamant een analyse van maatschappelijke, natuur, milieu en landschappelijke gevolgen voor het aangrenzende buitengebied. Reclamant verzoekt om onderliggende onderzoeken, analyses en standpunten.

Antwoord: In het MER is uitgebreid gekeken naar de genoemde aspecten. Enige aspect dat daarin nog niet goed was opgenomen, was een analyse van de effecten op het Natuurnetwerk Brabant. Daarvoor is een aanvullende analyse uitgevoerd, welke is opgenomen in de Aanvulling MER (bijlage 25).

**Gennepe Zuid 2012 bestemmingsplan onherroepelijk (vastgesteld 13 mei 2015)**

- Naar het oordeel van reclamant zal - gescheiden door de provinciale weg N271 - Gennep Zuid meer hinder en overlast ondervinden van de transportbewegingen over de weg als gevolg van het voorontwerp. De verkeerstoenameverwachtingen zijn volgens reclamant afhankelijk van de uitkomst van de uitleg exacte betekenis van 3.1 Bestemmingsomschrijving, zoals vastgesteld in deze reactie op de Regels verder in de inspraakreactie. Reclamant stelt voor eerst juridische eenduidigheid te zoeken aangaande de regels van het voorontwerp.

Antwoord: De regels in het bestemmingsplan zijn eenduidig en duidelijk. De regels laten watergebonden bedrijvigheid toe die past binnen de lijst van bedrijfsactiviteiten zoals opgenomen in de bijlage van de regels. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe analyse gemaakt van de reëel te verwachten invulling van het bedrijventerrein en de verkeersintensiteiten die daarbij horen. Daaruit blijkt dat de verkeersintensiteiten lager zullen zijn dan in het voorontwerp beschreven (zie voor een toelichting de Aanvulling MER, bijlage 25). Om dit te borgen zijn in de planregels distributiecentra beperkt tot het gebied dat is aangeduid als 'bedrijf tot en met categorie 4.2'. Distributiecentra zullen namelijk potentieel de meeste verkeersbewegingen veroorzaken. Door deze te beperken tot een klein deel van het plangebied, is de toekomstige verkeerstoename ook ingeperkt.

- Naar het oordeel van reclamant ontbreekt in het voorontwerp Haven Heijen een analyse van de verkeerstechnische, sociale, maatschappelijke, natuur en milieu, ten opzichte van het aangrenzende gebied Gennep-Zuid. Reclamant verzoekt de gemeente om haar standpunt en onderliggende onderzoeksdata van de overlast toename als gevolg van de uitbreiding Haven Heijen.

Antwoord: In de verschillende onderzoeksrapporten is toegelicht wat het onderzoeksgebied is. Gennep-Zuid ligt hier voor een groot deel buiten, omdat in dit gebied op voorhand wordt uitgesloten dat er onder andere verkeersgerelateerde effecten ontstaan. Dit is wat ons betreft een aannemelijke conclusie.

#### **Paraplubestemmingsplan Kwetsbare gebiedskwaliteiten Gemeente Gennep onherroepelijk (vastgesteld 23 september 2019)**

- Naar het oordeel van reclamant doet het voorontwerp permanente afbreuk aan de functionaliteit en doelstellingen van het paraplubestemmingsplan. De voorgenomen uitbreiding sluit volgens reclamant toekomstige doorontwikkeling van natuur en kwetsbare gebieden in de gemeente Gennep uit. De voorgenomen uitbreiding zal volgens reclamant zeer storend zichtbaar zijn voor inwoners en toeristen vanuit de aangewezen kwetsbare gebieden. Volgens reclamant ontbreekt in het voorontwerp Haven Heijen een analyse van de maatschappelijke, natuur, milieu en landschappelijke gevolgen voor het aangrenzende "Kwetsbare Gebieden". Reclamant verzoekt om onderliggende onderzoeksdata, analyses en standpunten.

Antwoord: Het plangebied ligt niet binnen de deelgebieden van het paraplubestemmingsplan. Wel grenst 'deelgebied 5: Kasteel Heijen' aan de zuidkant aan het plangebied. Als gevolg van het planvoornemen wordt een deel van dat gebied heringericht ten behoeve van de verbetering van de natuur- en landschapskwaliteit. Daarmee geeft het planvoornemen juist invulling aan een deel van de ambities van het paraplubestemmingsplan.

#### **Ten oosten van Plangebied: Bestemmingsplan Buitengebied Gennep (geconsolideerde versie 28 januari 2016)**

- Naar het oordeel van reclamant ontbreekt in het voorontwerp Haven Heijen een analyse van de verkeerstechnische, sociale, maatschappelijke, natuur en milieu gevolgen voor het aangrenzende "Buitengebied Gennep". Reclamant verzoekt de Gemeente om haar standpunt en om onderliggende onderzoeksdata van de te verwachten overlasttoename als gevolg van de uitbreiding.

Antwoord: Ook voor dit gebied geldt dat, voor zover het binnen het onderzoeksgebied ligt van de verschillende onderzoeken, het onderzoek naar deze onderwerpen in het MER is opgenomen.

- Volgens reclamant zijn de verkeerstoenameverwachtingen afhankelijk van de uitkomst van de uitleg Bestemmingsomschrijving 3.1, van de Regels. Reclamant stelt voor om eerst juridische eenduidigheid te



zoeken aangaande de regels van het voorontwerp.

Antwoord: De regels in het bestemmingsplan zijn eenduidig en duidelijk. Zie eerdere reactie op dit voorstel.

- Naar het oordeel van reclamant doet een uitbreiding Haven Heijen verdere afbreuk aan de functie recreatie en verdere afbreuk aan de toeristische doelstellingen, in het gehele Buitengebied Gennepe. De voorgenomen uitbreiding zal volgens reclamant nog meer storend zichtbaar zijn voor alle inwoners en toeristen vanuit de Oostzijde.

Antwoord: Zoals eerder aangegeven worden er geen effecten verwacht op toerisme. Uit de onderzoeken blijkt tevens dat effecten bij uiterste invulling van het bedrijventerrein als gevolg van geluidhinder en verslechtering van luchtkwaliteit gering zijn.

#### **Ten zuiden van Plangebied: Bestemmingsplan Kern Heijen 2016 onherroepelijk (23 januari 2017)**

- In het Planvoornemen wordt de huidige industriehaven westelijk uitgebreid tot aan de oostelijke Maasoever. Heijen, reeds omringd door A77, industrieterrein de Brem fase 1 en fase 2 (Arvato), N271 ringweg, en industrieterrein Hoogveld, wordt hiermee volgens reclamant geheel een eiland omringd door nog meer auto- en vrachtverkeer.

Antwoord: Gezien de huidige ligging van bedrijventerreinen Hoogveld en De Grote Heeze en de vluchthaven, zal de locatie van de uitbreiding er niet voor zorgen dat er sprake zal zijn van een verdere afsluiting van de kern Heijen. De toename van het aantal auto- en vrachtverkeer ontstaat op reeds bestaande wegen en zal relatief beperkt zijn.

- “Lokale werkgelegenheid” kan volgens reclamant geen valide argument zijn zolang grote aantallen arbeiders van buiten worden geworven en tijdelijk zijn gehuisvest.

Antwoord: De ervaring is dat het type bedrijven dat gebruik zal maken van dit bedrijventerrein mensen in dienst heeft die uit de omgeving komen. De extra werkgelegenheid zal dan ook grotendeels lokaal worden ingevuld.

- Een uitbreiding Haven Heijen doet volgens reclamant verdere afbreuk aan de functie recreatie, toerisme, Limburgs landschap. De voorgenomen uitbreiding zal permanent zeer zichtbaar zijn voor inwoners en bezoekers zuidzijde Plangebied.

Antwoord: Zoals in eerdere antwoorden aangegeven worden er geen effecten verwacht op recreatie en toerisme. Daarnaast zorgt het planvoornemen voor invulling van enkele ambities voor dit gebied, waaronder verbetering van de natuurkwaliteit en landschapskwaliteit. Dat het bedrijventerrein zichtbaar zal zijn vanaf de zuidzijde klopt. Met de landschappelijke inrichting wordt de zichtbaarheid zoveel mogelijk beperkt.

- Het planvoornemen doet volgens reclamant zware afbreuk aan de functie recreatie en afbreuk aan de Landgoed Kasteel Heijen doelstellingen. De voorgenomen uitbreiding oppervlakte en bouwhoogten verstoren de functie van het landgoed en bederven verder het landgoeduitzicht voor bewoners en bezoekers, aldus reclamant.

Antwoord: Het planvoornemen zal geen afbreuk doen aan de doelstellingen voor Landgoed Kasteel Heijen. Als onderdeel van het planvoornemen wordt een deel van het gebied ten zuiden van het plangebied heringericht, waarbij de Maasheggenstructuur de basis is voor de herinrichting.

#### **Ten westen van Plangebied: Buitengebied 2018 Gemeente Boxmeer geheel in werking (16 mei 2019)**

- Dit gebied grenst volgens reclamant in zijn geheel direct aan de westzijde van plangebied Haven Heijen tot de helft van de Maas. Het Voorontwerp Haven Heijen bevat volgens reclamant geen bewijs van overleg, instemming of standpunten van Gemeente Boxmeer of Provincie Noord Brabant.

Antwoord: In het kader van dit planvoornemen is op 22-11-2016 overleg gevoerd met de portefeuillehouder Ruimtelijke ordening, Economie en Vergunningen en met het afdelingshoofd Ruimte en Economie van de gemeente Boxmeer en daar is geen bezwaar aangegeven. In het kader van externe werking heeft in april 2021 overleg plaatsgevonden met de Provincie Noord-Brabant en zijn hierover afspraken gemaakt.

- Naar het oordeel van reclamant doet een uitbreiding zwaar afbreuk aan de functies recreatie (jachthaven Boxmeer), natuur, Maasheggen, cultuur en natuurnetwerk aan de westzijde van de Maas. De voorgenomen uitbreiding zal volgens reclamant storend zijn voor bewoners en toeristen die het buitengebied Boxmeer bezoeken. De voorgenomen uitbreiding oppervlakte en bouwhoogten verstoren en bederven landschapszichten in oostelijke richting voor de bewoners en bezoekers van het buitengebied aldus reclamant.

Antwoord: De activiteiten die met het nieuwe bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, vinden nu ook plaats op het bestaande bedrijventerrein. De activiteiten komen door de uitbreiding van het bedrijventerrein dicht bij de Maas. Bezien vanuit het Maasheggen landschap aan de overzijde van de Maas, zullen de activiteiten – net als de huidige activiteiten op Hoogveld – gedeeltelijk aan het oog onttrokken worden door de bestaande begroeiing. De eventuele nieuwe gebouwen op het terrein zullen zichtbaar zijn vanaf de overzijde van de Maas, maar zullen zelf dan weer gedeeltelijk de bestaande bebouwing van Hoogveld afschermen.

#### **Structuurvisie 2030 Boxmeer vastgesteld 10 januari 2014**

- Het voorontwerp Haven Heijen bevat volgens reclamant geen bewijs van overleg, instemming of standpunten van Gemeente Boxmeer of Provincie Noord Brabant.

Antwoord: In het kader van dit planvoornemen is op 22-11-2016 overleg gevoerd met de portefeuillehouder Ruimtelijke ordening, Economie en Vergunningen en met het afdelingshoofd Ruimte en Economie van de gemeente Boxmeer en daar is geen bezwaar aangegeven. In het kader van externe werking heeft in april 2021 overleg plaatsgevonden met de Provincie Noord-Brabant en zijn hierover afspraken gemaakt.

- Volgens reclamant ontbreekt een omgevingsvisie van de Gemeente Boxmeer op Ruimtelijkeplannen.nl, en schijnt dus geen noodzakelijke wettelijke vervanging van de structuurvisie te zijn, zoals gesteld in de omgevingsvisie gemeente Gennep. Reclamant vraagt zich af hoe dit kan.

Antwoord: De Omgevingsvisie is onder de Omgevingswet de opvolger van de Structuurvisie. Sommige gemeenten hebben vooruitlopend op de Omgevingswet al een Omgevingsvisie opgesteld. Boxmeer heeft dit nog niet gedaan.

#### **Hoofdstuk 4. Geldende plannen voor de gehele Gemeente Gennep**

##### **Paraplubestemmingsplan Parkeren Gemeente Gennep onherroepelijk vastgesteld 4 juni 2018**

- De doelstelling van de 'Nota Parkeernormen Gennep 2015' is beschreven als: "Het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor het bepalen van de parkeerbehoefte van ruimtelijke plannen en -ontwikkelingen in de gemeente Gennep om daarmee de bereikbaarheid en leefbaarheid in de gemeente Gennep te waarborgen", aldus reclamant.

Naar het oordeel van reclamant ontbreken in het voorontwerp een analyse en de planvoorwaarden van de afwikkeling van het te voorziene lucht, water en landverkeer en de verkeerstechnische gevolgen voor de gehele Gemeente Gennep. Daardoor ontbreekt volgens reclamant ook een analyse, en de eventuele

voorgenomen planvoorwaarden wijzigingen, van het geldende Paraplubestemmingsplan Parkeren Gemeente Gennep van het gemeentelijk parkeerbeleid van lucht-, water- en landvoertuigen. Reclamant verzoekt de Gemeente om beide analyses en haar standpunten.

Antwoord: In artikel 11.2 van het bestemmingsplan Uitbreiding Haven Heijen is opgenomen dat het planvoornemen moet aansluiten bij de in de Nota parkeernormen Gennep 2015 genoemde parkeernormen. Dit is overeenkomstig het Paraplubestemmingsplan Parkeren Gemeente Gennep.

#### **Structuurvisie buitengebied gemeente Gennep vastgesteld (27 februari 2012)**

- Het planvoorstel is volgens reclamant in tegenspraak van gestelde in de Structuurvisie. Reclamant verzoekt om aan te geven waarom dit voorontwerp niet is afgewezen op grond van de Structuurvisie of uit te leggen wat bedoeld wordt in de Structuurvisie met woorden/definities als:
  - o 2B Zoekgebieden Bos en Natuur (blz. 28)
  - o Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG),
  - o Waal Landelijk gebied,
  - o Sleutelproject Maasdal,
  - o 'Limburgse kwaliteitsmenu', enz.

Antwoord: De Structuurvisie buitengebied gemeente Gennep is inmiddels opgenomen in de Omgevingsvisie Gennep. Zie voor de beantwoording van uw inspraakreacties daarop hieronder. Het klopt dat de voorgenomen ontwikkeling niet op alle punten overeenkomt met genoemde ambities in de Structuurvisie. Dit is ook zo verwoord in het MER. Daar staat tegenover dat de gemeente (en ook de provincie) voor dit gebied ook andere ambities en doelstellingen heeft, waar met dit planvoornemen wél invulling aan wordt gegeven. Daarnaast hebben wij in de Omgevingsvisie ook aangegeven dat we als gemeente open staan voor nieuwe ontwikkelingen in het buitengebied. Een modern en dynamisch buitengebied vraagt tenslotte om ruimte voor verandering. Tegelijkertijd is het van belang aandacht te hebben voor de bescherming en verbetering van de karakteristieken van het buitengebied. De gemeente kiest daarom voor een benadering waar ontwikkelingen binnen flexibele kaders worden toegestaan indien de kwaliteiten van het buitengebied er ook mee vooruit gaan (Omgevingsvisie, pagina 102). In de notitie in bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan hebben we beschreven op welke manier het planvoornemen bijdraagt aan het behalen van verschillende ambities van de gemeente en de verbetering van de kwaliteit voor het Maasdal.

- Naar het oordeel van reclamant is er een ondervertegenwoordiging van industrieterrein foto's in de structuurvisie.

Antwoord: Dit nemen wij ter kennisgeving aan.

#### **Omgevingsvisie Gennep structuurvisie vastgesteld (23 september 2019)**

- Volgens reclamant wordt de Uitbreiding Haven Heijen in dit document zijdelings genoemd als "Project" en wordt Project niet gedefinieerd.

Antwoord: Hiermee hebben we als gemeente in de Omgevingsvisie willen aangeven dat deze ontwikkeling bij ons bekend was en zou wat ons betreft een goede toekomstige invulling kunnen zijn voor die locatie.

- Het is voor reclamant onduidelijk welke visie nu geldend en of leidend is: de "structuurvisie" of de "Omgevingsvisie".

Antwoord: De Omgevingsvisie gaat over het gehele grondgebied van de gemeente Gennep en is in principe de opvolger van de Structuurvisie. In de Omgevingsvisie geven we aan dat het Gemeentelijke Kwaliteitsmenu uit de Structuurvisie echter ook voor de Omgevingsvisie gaat gelden. Daarnaast fungeert de Structuurvisie ook als document om samen met initiatiefnemers tot een dialoog en bewustwording te komen over de aanwezige en te versterken gebiedswaarden in het buitengebied. Daarom maakt de

Structuurvisie (met bijlage) deel uit van de Omgevingsvisie. Dit is als zodanig benoemd in de Omgevingsvisie (zie ook paragraaf 6.1 van de Omgevingsvisie).

- Naar het oordeel van reclamant ontbreekt in het planvoorstel de visie bedrijventerreinen van de Gemeente Gennep hetgeen de Omgevingsvisie volgens reclamant niet geldend maakt.

Antwoord: Op 14 april 2020 heeft de gemeente de “Bedrijventerreinenvisie: Visie op toekomstbestendige bedrijventerreinen Gennep” vastgesteld. Dat is de bedrijventerreinenvisie waar in de Omgevingsvisie op bedoeld wordt.

- Het planvoorstel bevat volgens reclamant een MER hetgeen de Omgevingsvisie volgens reclamant ongeldig maakt. In de Omgevingsvisie van september 2019 is een MER niet noodzakelijk, terwijl de gemeente in juni 2020 het voorontwerp met een specifiek MER beperkt tot het planvoornemen in procedure brengt, aldus reclamant.

Antwoord: Of een milieueffectrapportage nodig is, wordt per besluit apart bepaald en hangt af van de activiteiten die in dat besluit worden mogelijk gemaakt. Ten tijde van de Omgevingsvisie is geconcludeerd dat die geen m.e.r.-plichtige activiteiten mogelijk maakt. Het bestemmingsplan Uitbreiding Haven Heijen doet dat wel. Daarom is voor het bestemmingsplan wel een m.e.r.-procedure doorlopen.

- Naar het oordeel van reclamant is er een ondervertegenwoordiging van industrieterrein foto's in de omgevingsvisie documenten.

Antwoord: Dit nemen wij ter kennisgeving aan,

## **Hoofdstuk 5. Voorontwerp Uitbreiding Haven Heijen**

### 5.1. Algemene reactie op het voorontwerp

- Naar het oordeel van reclamant worden in het voorontwerp de huidige locatiekeuze, de toegestane industrieklassen, het bouwvlak, de bouwhoogten (incl. masten e.d.), verkeersimpact en veel andere huidige doelstellingen en beleid negatief beïnvloed.

Antwoord: De effecten van de gemaakte keuzes in het bestemmingsplan zijn in het MER inzichtelijk gemaakt. Zoals in eerder antwoord aangegeven draagt het planvoornemen op verschillende manieren bij aan het behalen van beleidsdoelstellingen voor dit gebied (bijlage 31 bij ontwerpbestemmingsplan).

- Reclamant merkt op dat een groot deel van de plandocumenten opgesteld zijn door de directe economische belanghebbenden, zijnde enkele private bedrijven.

Antwoord: Het voorontwerp bestemmingsplan inclusief MER en onderliggende onderzoeken is in opdracht van de initiatiefnemers opgesteld door gerenommeerde en ter zake deskundige bureaus. Deze stukken zijn vervolgens inhoudelijk gecontroleerd / getoetst aan de Nederlandse wet- en regelgeving door de Commissie voor de m.e.r., de gemeente Gennep, het waterschap Limburg, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat. Er is geen enkele reden om te twifelen aan de onafhankelijkheid van de onderzoeksbureaus. De juistheid, volledigheid en compleetheid is daarmee voldoende geborgd.

- In het voorontwerp ontbreken volgens reclamant de analyses, visies, goed- of afkeur medewerking en bestuurlijke voorbesluiten van de gemeente, provincie Limburg, provincie Noord-Brabant en Landelijke overheid.

Antwoord: Voor het project is een ‘projectgroep’ samengesteld waarin de verschillende overheden vertegenwoordigd zijn. In de aanloop naar het voorontwerpbestemmingsplan hebben sinds 2016 verschillende overleggen plaatsgevonden met deze projectgroep. In deze overleggen zijn de plannen voorgelegd en is de voortgang besproken. Vervolgens zijn alle stukken betreffende het MER en het bestemmingsplan, inclusief de achterliggende onderzoeken, voorgelegd aan de projectgroepleden. Van

alle projectgroepleden is een reactie ontvangen, die verwerkt is in de betreffende stukken. Het voorontwerp is pas daarna ter inzage gelegd. In het kader van de terinzagelegging van het ontwerp krijgen alle overheden wederom de gelegenheid om hun reactie op de stukken te geven.

- In het voorontwerp Haven Heijen ontbreken volgens reclamant data, analyses en beleidsverklaringen van het lokale, provinciale, landelijke, regionale en Europese en Unesco bestuur die de economische, maatschappelijke, sociale, natuur en milieu en overige belangen uiteenzet om het plangebied te wijzigen in haven.

Antwoord: Zie voorgaand antwoord. Overigens is het besluit om het bestemmingsplan te wijzigen overwegend een bevoegdheid van de gemeente en niet van de andere overheden. Daar waar overige overheden wel eerst om toestemming gevraagd moet worden, gebeurt dat via aparte vergunningenprocedures. Deze worden deels parallel aan de bestemmingsplanprocedure doorlopen en deels aangevraagd zodra het bestemmingsplan is vastgesteld.

- Naar het oordeel van reclamant hebben bewoners van Heijen, de gemeente Gennepe en belanghebbenden uit aangrenzende plangebieden uit het ingediende voorontwerp wel de lasten (toename van geluid, verkeer, vervuiling met afname van natuur, milieu, veiligheid etc.) maar geen baten (betere veiligheid, leefomgeving, voldoen aan en uitvoeren van aangenomen richtlijnen/wetgeving, werkgelegenheid, financiële verbetering, etc.).

Antwoord: Als gemeente willen en moeten we meerdere belangen een plek geven in het Maasdal. Voor iedere locatie en initiatief staan we voor een afweging tussen - soms tegenstrijdige - belangen bij de keuze of we al dan niet medewerking verlenen aan een initiatief. Dat geldt ook voor de uitbreiding van Haven Heijen. Voor dit project heeft de gemeente afgewogen dat we in onze bedrijventerreinvisie de ambitie hebben uitgesproken onze bestaande bedrijventerreinen te willen versterken. De uitbreiding van Haven Heijen past binnen de ambitie van bedrijvigheid aan het water uit onze Omgevingsvisie en met de uitbreiding van Haven Heijen kunnen we gebruik maken van de bestaande Rijks-/private haven aan de Maas om in te spelen op de toenemende vraag naar watergebonden bedrijvigheid. Tegelijkertijd draagt het plan bij aan de opgave op het gebied van de hoogwaterbescherming en geeft het invulling aan een deel van de ambities die we hebben om de natuur en de leefomgevingskwaliteit te versterken. Ook voor wat betreft werkgelegenheid draagt het plan bij (verbeterde schatting ten tijde van het ontwerpbestemmingsplan 50 à 60 fte).

- Reclamant zal zich verzetten tegen aantasting van zijn huidige woon- en leefgenot, afbraak van het dorp Heijen en afbraak van de natuur- en milieuwaarden.

Antwoord: Dit nemen wij ter kennisgeving aan.

- Reclamant verzoekt om maatschappelijke en financiële kosten & baten analyses voor de gemeente Gennepe, provincie Limburg, provincie Noord-Brabant en Landelijke overheid.

Antwoord: De initiatiefnemers hebben met de gemeente een anterieure grondexploitatieovereenkomst gesloten, waarin het kostenverhaal verzekerd is. Nu sprake is van een particulier initiatief zijn er geen financiële gevolgen voor de door reclamant genoemde overheden.

## 5.2. Observaties, tegenstrijdigheden en ophelderingsvragen over het voorontwerp Regels

- Artikel 1.7 Achterste perceelgrens: reclamant vraagt waar in het voorontwerp de "weg" is.

Antwoord: Aangezien het bedrijventerrein nog niet is verkaveld, zijn de wegen nog niet aan te duiden aan de hand van bijvoorbeeld een bestemming 'Verkeer'. Wegen zijn echter ook toegestaan binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'. Daar waar het begrip 'achterste perceelsgrens' wordt gebruikt in de planregels volgt uit het dagelijks spraakgebruik in combinatie met de context waarin het begrip in een bepaalde regel wordt gebruikt duidelijk hoe dit begrip moet worden uitgelegd. Om de uitleg van dit begrip



nog wat verder te verduidelijken is de definitie aangepast naar *'de grens die achterzijde van een (bouw)perceel markeert en aan deze zijde van het (bouw)perceel de zijdelingse perceelsgrenzen met elkaar verbindt.'*

- Artikel 1.58: Watergebonden bedrijf/ watergebonden bedrijfsactiviteit: reclamant vindt de vermelde definitie onduidelijk en onbruikbaar. Reclamant vraagt wat "de bedrijven" en "belangrijke mate" betekent.

Antwoord: Uit de begripsomschrijving, gelezen in combinatie met de planregels voor de binnen het plangebied voorkomende bestemmingen volgt voldoende duidelijk welke bedrijven c.q. bedrijfsmatige activiteiten wel en welke niet zijn toegestaan. Daarbij is ook van belang dat deze bedrijven limitatief zijn opgesomd in de bij de regels behorende bijlage 1 (Staat van Bedrijfsactiviteiten). Om dit ook in de bestemmingsomschrijving te verduidelijken wordt de begripsomschrijving als volgt aangepast: *'bedrijven c.q. bedrijfsmatige activiteiten waarbij de aan- en afvoer van grondstoffen, halffabricaten en /of producten in belangrijke mate gebruik maken van het transport over water of rivierwater toepassen in productieprocessen en zoals nader geconcretiseerd en limitatief opgesomd in bijlage 1 bij deze regels.'*

- Reclamant verzoekt om de definitie en woorden eenduidig te verduidelijken of specifiek te definiëren, bijvoorbeeld "Belangrijk is  $\geq$  99% van het gewicht en  $>$  99% van het volume".

Antwoord: Gezien de verscheidenheid aan bedrijven en bedrijfsmatige activiteiten en de verschillende motieven om ze aan het water te vestigen (aan- en/of afvoer via water of het gebruik van rivierwater in productieprocessen) laat dit zich op voorhand niet sluitend kwantificeren. Het hanteren van de zinsnede 'in belangrijke mate', in combinatie van de limitatieve afbakening van de toegelaten bedrijven c.q. bedrijfsactiviteiten via een bijlage bij de regels, sluit oneigenlijke vestiging van bedrijven die niet watergebonden zijn reeds uit.

- Reclamant verzoekt alle gebruikte woorden in de Regels te definiëren.

Antwoord: In algemene zin geldt dat niet alle in de regels gebruikte woorden van een definitie hoeven te worden voorzien in artikel 1 van het plan. Voor het gros van de gebruikte woorden geldt dat op basis van het normaal spraakgebruik geen dusdanige interpretatieverschillen van een woord kunnen ontstaan dat dit tot rechtsonzekerheid geldt. Woorden waarvoor het voor een eenduidige uitleg van (de strekking van) een planregel wel wenselijk, dan wel noodzakelijk is een woord als begrip toe te voegen, is dat ook gebeurd. Zoals eerder in deze nota reeds is aangegeven, is het onderwaterdepot komen te vervallen, waardoor dat begrip geen definiëring meer behoeft. De woorden haven en water behoeven gezien voorgaande redenering geen nadere definiëring. 'Onderwaterdepot' is komen te vervallen.

- Reclamant mist de definitie van de geldigheidsduur van het plan.

Antwoord: Dit betreft geen begrip dat in de planregels wordt gebruikt, waardoor geen aanleiding bestaat dit begrip toe te voegen aan artikel 1 van de planregels. Overigens geldt dat een bestemmingsplan van kracht blijft tot het door een ander bestemmingsplan, een beheersverordening of een omgevingsplan wordt vervangen.

- Reclamant mist de minimale bedrijfsactiviteitsverplichting.

Antwoord: Er is geen verplichting tot een minimale bedrijfsactiviteit op het nieuwe bedrijventerrein. Verder komt dit begrip niet voor in de regels en behoeft daarom geen verklaring in artikel 1 van de planregels.

- Reclamant mist de verplichtingen over en weer bij staking van de activiteiten.

Antwoord: Uit de ladderonderbouwing (bijlage 2 bij ontwerpbestemmingsplan) blijkt dat er voldoende vraag is naar watergebonden bedrijventerrein. Wanneer activiteiten worden gestopt, ontstaat ruimte voor andere bedrijven die binnen het bestemmingsplankader vallen om daar een bedrijf op te richten. Mocht in

de toekomst blijken dat het terrein niet meer in gebruik is, dan kan op dat moment worden gezocht naar een nieuwe invulling van het bedrijventerrein.

- Reclamant mist de financiële garantstelling aan Gemeente voor de duur van de activiteiten bij overtredingen of faillissementen.

Antwoord: Dit aspect valt buiten het bereik van een goede ruimtelijke ordening en de mogelijkheden om in het kader daarvan planregels op te nemen in het bestemmingsplan.

- Reclamant mist een disclaimer naar de gemeente en burgers bij schade van buitenaf in welke vorm dan ook.

Antwoord: Ook dit begrip komt niet voor in de regels en behoeft daarom geen verklaring in artikel 1 van de planregels. Overigens vallen deze aspecten buiten het bereik van een goede ruimtelijke ordening en de mogelijkheden om in het kader daarvan planregels op te nemen in het bestemmingsplan.

- Reclamant verzoekt bovenstaande ontbrekende woorden te definiëren.

Antwoord: Zie onze reactie bij de betreffende woorden.

- Reclamant verzoekt om uitleg van de tekst bij Artikel 3.1.

Antwoord: Bedrijfsactiviteiten die passen binnen de bedrijfscategorieën en die watergebonden zijn, kunnen zich hier vestigen. Voor vestiging moet eerst een omgevingsvergunning worden aangevraagd bij de gemeente en eventueel ook de provincie, waarbij wordt getoetst op milieueffecten. In de vergunning kunnen eisen worden gesteld om effecten te voorkomen die verder reiken dan in het MER en bestemmingsplan voorzien. De omvang van een bedrijf is niet vastgelegd, wel het maximale bebouwingspercentage op het nieuwe bedrijventerrein.

- Volgens reclamant staan er in Artikel 3.1 fouten in de definitie van de SBI codes. Reclamant verzoekt om dit te corrigeren.

Antwoord: De bedrijvenlijst in bijlage 1 van de regels is opgesteld conform de landelijke systematiek van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Deze lijst is correct en wordt niet aangepast.

- Volgens reclamant worden er in Artikel 3.2 Bouwwerk geen limieten gesteld aan aantal, locatie, oppervlak (lengte x breedte in meter) of aard van een bouwwerk.

Antwoord: De bebouwingsmogelijkheden vloeien voort uit de combinatie van de op de verbeelding opgenomen bestemmingsvlakken, bouwvlakken en maximum bebouwingspercentages, in samenhang met de in de planregels opgenomen bouwregels. De bouwmogelijkheden staan een efficiënt en duurzaam ruimtegebruik toe, maar zijn kwantitatief begrensd in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Gezien de aard van het bedrijventerrein (o.a. op- en overslag) zullen die mogelijkheden naar alle waarschijnlijkheid niet worden benut, maar in het kader van een duurzaam en efficiënt ruimtegebruik is het wel wenselijk die mogelijkheden te bieden. Overigens sluiten die mogelijkheden ook aan bij de mogelijkheden die op het bestaande bedrijventerrein worden geboden.

- Reclamant verzoekt om bij Artikel 3.4.2 Detailhandel aan te geven wat wel is toegestaan met uitsluiting van .... of detailhandel te verbieden.

Antwoord: Detailhandel wordt geschrapt.

- Volgens reclamant ontbreekt bij Artikel 3.4.5 Buitenopslag de definitie van Voor- en achterzijde, Bulkopslag en Buitenopslag.

Antwoord: De betreffende termen zijn toegevoegd aan de lijst van definities in artikel 1.

De begrippen voorste perceelsgrens, bulkopslag en buitenopslag zijn toegevoegd. De begrippen zijdelingse perceelsgrens en achterste perceelsgrens zijn aangepast om ze beter te laten aansluiten op de begripsomschrijvingen van voornoemde nieuw toegevoegde begrippen.

- Volgens reclamant is in Artikel 5.1: Ligplaats voor schepen het begrip "Schepen" niet gedefinieerd, net zoals het Maximaal aantal en soort/klasse van schepen niet is gedefinieerd.

Antwoord: Het type schip dat in de haven mag aanleggen is begrensd tot Klasse Vb en verder niet nader gedefinieerd. Dit hangt af van de bedrijven die zich op het bedrijventerrein hebben gevestigd. In omvang worden de schepen verder beperkt door ruimte die in de haven aanwezig is.

- Volgens reclamant ontbreekt een veiligheidsanalyse van de nieuwe Haven en vluchthaven, inclusief Paesplas, jachthaven Gennep en jachthaven Boxmeer.

Antwoord: Scheepvaartveiligheid is als onderdeel van het MER meegenomen. Een veiligheidsanalyse ten aanzien van externe veiligheid is niet nodig omdat in artikel 3.4.1 bedrijven die vallen onder het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' en vuurwerkbedrijven zijn uitgesloten en zich dus niet mogen vestigen op het nieuwe terrein.

- Volgens reclamant is in Artikel 5.1 Onderwater depot voor de opslag oppervlaktedelfstoffen het begrip "Oppervlaktedelfstoffen" niet gedefinieerd.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee is beantwoording van deze vraag niet meer aan de orde.

- Volgens reclamant is in Artikel 5.2.2. Water Haven de bouwhoogte van een bouwwerk maximaal 10 meter. Artikel 1.27 definieert dat als met steun op of in de grond aldus reclamant. Reclamant vraagt zich af wat in dit geval de grond is en reclamant merkt op dat hier geen limieten aan aantal, locatie, oppervlak (lengte x breedte in meter) of aard van een bouwwerk worden gesteld. Het hele gebied water - haventerrein zou volgens reclamant vol gezet mogen worden met bouwwerken.

Antwoord: De wijze van meten is gedefinieerd in artikel 2 in combinatie met artikel 1, lid 1.50 (peil). Bouwwerken zijn uitsluitend toegestaan voor zover ze passen binnen de aan de bestemming toegekende bestemmingsomschrijving. Daarbij gaat het kortgezegd om bouwwerken die nodig zijn voor het gebruik als haven, de realisatie van de daarbij behorende ligplaatsen en faciliteiten voor aanvoer, afvoer, overslag en opslag van grondstoffen en producten. Gezien de aard van het beoogde gebruik als haven, wat vraagt om veel manoeuvreerruimte voor schepen, en het feit dat gebouwen expliciet zijn uitgesloten, hoeft voor het 'volzetten' met bouwwerken niet te worden gevreesd.

- Reclamant verzoekt om in Artikel 5.3.2 Onderwaterdepot het woord "Onderwaterdepot" te definiëren.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee is beantwoording van deze vraag niet meer aan de orde.

- Reclamant begrijpt niet waarom in Artikel 6 Water vaarweg Bouwwerk de eisen aan een bouwwerk hier wel veel duidelijker beschreven zijn.

Antwoord: Deze bestemming heeft betrekking op de Maas, die een primaire functie heeft als vaarweg.

Ter waarborging van deze functie wordt terughoudend omgegaan met bouwmogelijkheden binnen deze bestemming. De gemeente beoogt op het bouwterrein zelf een grotere mate van flexibiliteit omdat op voorhand nog niet vast staat welke bedrijven zich hier zullen vestigen.

- Reclamant verzoekt om in Artikel 6.2.1. Algemeen een komma te zetten achter "geen gebouwen zijnde".

Antwoord: Het advies voor het plaatsen van de komma is overgenomen. De tekst van het betreffende artikel is – in lijn met de opbouw van de bouwregels voor de bestemming Water – Haven – aangepast naar '*Gebouwen mogen niet worden gebouwd*'.

- Reclamant merkt op dat in Artikel 6.2.2 Bouwwerk geen limieten aan aantal, locatie, oppervlak (lengte x breedte in meter) worden gesteld.

Antwoord: Deze bestemming heeft betrekking op de Maas. Het bestemmingsplan laat bouwwerken toe die passen bij de betreffende bestemming en de functie van de Maas. Een maximale oppervlakte, lengte of breedte past niet bij een rivier omdat de oppervlakte zich niet laat relateren aan een concreet perceel of ander afgebakend gebied. Van belang is ook dat voor de realiseren van bouwwerken binnen het rivierbed de Waterwet van toepassing. Het Rijk houdt in het kader van de uitvoering van die wet zicht op de verenigbaarheid van bouwwerken met de functie van de Maas als rivier. Een beoordeling die ook in het kader van dit bestemmingsplan plaatsvindt in relatie tot de regels die zijn verbonden aan de dubbelbestemming 'Waterstaat - Stroomvoerend regime'.

- Reclamant verzoekt om in Artikel 6.3: Bedrijfsvaartuigen de woorden "liggen", "boot", "bedrijfsvaartuig", "ligplaats" te definiëren.

Antwoord: Het innemen van een ligplaats door vaartuigen is niet toegestaan, of die vaartuigen nu voor woondoeleinden, recreatieve doeleinden of bedrijfsmatige activiteiten worden gebruikt. Daarmee wordt ook geborgd dat wanneer een dergelijke ligplaats wordt ingenomen, dit als ligplaats als bedoeld in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen. Overigens vloeit primair uit de Scheepvaartverkeerwet en het daarop gebaseerde Binnenvaartpolitiereglement voort waar wel en waar geen ligplaats mag worden ingenomen.

Artikel 6.3, sub a wordt als volgt gewijzigd: 'het in gebruik nemen van de gronden als ligplaats voor vaartuigen ten behoeve van woondoeleinden, recreatieve doeleinden of bedrijfsmatige activiteiten. Als gevolg van deze wijziging, de strekking van de nieuwe tekst en hetgeen in het dagelijks spraakgebruik onder de gehanteerde termen wordt verstaan, zijn geen aanvullende begrippen nodig.

- Reclamant verwijst naar Artikel 6.3 Gebruiksregels waar de relevantie, nut of noodzaak van het heel specifiek uitsluiten van een legaal belastingbetalend bedrijf als een seksinrichting of een containeroverslagbedrijf reclamant ontgaat. Naar het oordeel van reclamant wordt daarmee in juridische zin geïmpliceerd dat andere activiteiten mogelijk wel zijn toegestaan. Volgens reclamant is uitsluitend SBI Code 52242 toegestaan van Rijksweg.

Antwoord: Uit de bestemmingsomschrijving volgt wat wel en wat niet is toegestaan. In de specifieke gebruiksregels kan dit worden verduidelijkt of worden gespecificeerd. Indien een bepaalde activiteit niet is te scharen onder hetgeen in de bestemmingsomschrijving is aangegeven, is het benoemen van die activiteit niet noodzakelijk en volgt daaruit niet dat die activiteit wél is toegestaan. Om duidelijkheid te bieden zijn twee activiteiten die vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening binnen deze bestemming niet wenselijk zijn, uitgesloten.

- Reclamant vraagt zich af wat met Artikel 7.2 'Artikel 6.5 van de Waterwet is vervallen per 01-03-2014.' wordt bedoeld.

Antwoord: Dit artikel is een geldend, actueel artikel. De verwijzing daarnaar klopt dus.

- Reclamant verzoekt om te handelen en te faciliteren naar de Beleidsregel grote rivieren en de plan tekst in artikel 7 als zodanig in lijn te brengen.

Antwoord: De Beleidsregels grote rivieren dienen als beoordelingskader bij de afweging of de vergunning op basis van artikel 6.5 van de Waterwet, in samenhang met artikel 6.12 Waterbesluit wordt verleend. Daarnaast dient in bestemmingsplan in het kader van een goede ruimtelijke ordening te worden voorkomen dat – kortgezegd – nadelige gevolgen ontstaan voor een veilig en doelmatig gebruik van de Maas, de afvoercapaciteit, etc. Dit op basis van de instructieregels die het Rijk heeft opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro, titel 2.4). Artikel 7 van de planregels borgt dat. Van het 'nodeloos herhalen' is daarom geen sprake. Overigens zijn de regels van artikel 7 in het ontwerpbestemmingsplan wel beter afgestemd op de regeling in het Barro.

- Reclamant merkt op dat in Artikel 7.3.4 is aangegeven dat bij afwijkingen van de bouwregels van het plan de beheerder van het oppervlaktewaterlichaam wordt gehoord. Reclamant vraagt zich af wat bedoeld wordt met horen en of de beheerder ook de beheerder is van alles wat zich onder het wateroppervlak bevindt. Daarnaast is volgens reclamant het woord Oppervlaktewaterlichaam niet gedefinieerd in het voorontwerpplan.

Antwoord: Binnen het plangebied is het oppervlaktewaterlichaam het water in de haven. Beheerder hiervan is Rijkswaterstaat. Beheerder van het grondwater (dus het water in de bodem) is Waterschap Limburg. Met 'horen' wordt bedoeld dat wij afwijkingen van de bouwregels eerst voorleggen aan de betreffende beheerder. De beheerder kan dan aangeven of de afwijking is toegestaan of niet. Op vergelijkbare wijze hebben wij de afgelopen jaren meermalen contact gehad met Rijkswaterstaat en Waterschap om de plannen voor Haven Heijen af te stemmen. Deze afstemming heeft op de volgende manieren plaatsgevonden:

- Via een projectgroep. Hierin waren Rijkswaterstaat en Waterschap vertegenwoordigd. In totaal heeft er 4 keer een projectgroep overleg plaatsgevonden.

- Overleg tussen Rijkswaterstaat, initiatiefnemers, woonarkbewoners en gemeente Gennep.

- Voorleggen van de stukken: alle stukken van het voorontwerpbestemmingsplan en het MER, inclusief de onderzoeken, zijn aan de projectgroepleden voorgelegd voor commentaar. Het ontvangen commentaar is verwerkt in de stukken.

- Kennisgeving ter inzagelegging voorontwerpbestemmingsplan: wij hebben de beheerders een kennisgeving gestuurd van de terinzagelegging van de stukken. Beide beheerders hebben daarmee de gelegenheid gekregen om een officiële reactie te geven op het voorontwerpbestemmingsplan, het MER en de onderzoeken.

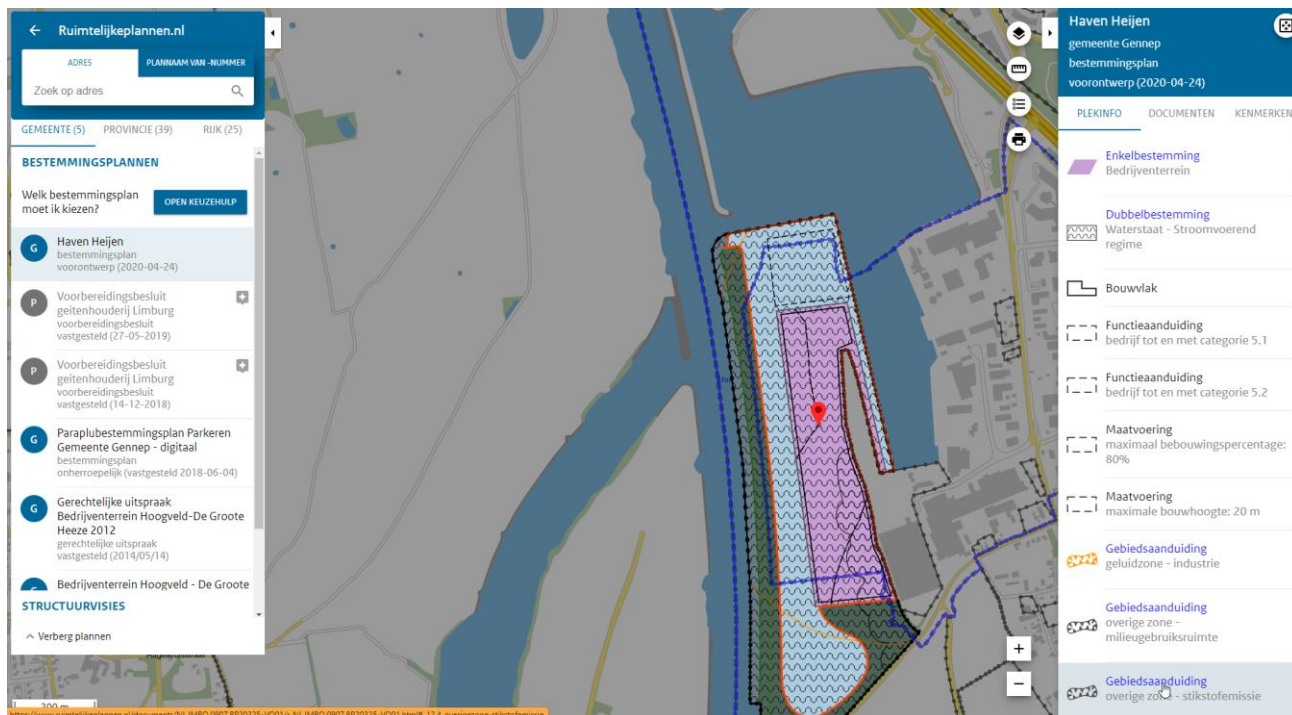
- Reclamant wijst op een tegenstrijdigheid in artikel 7.4.1. Naar het oordeel van reclamant mag ontgronden want het rivierbed belang wordt niet geschaad, maar damwanden en heipalen e.d. mogen alleen worden geslagen in het belang van het rivierbed (art . 7. 1). Volgens reclamant wordt in de toelichting gesteld dat er mogelijk wel damwanden worden geslagen voor de werken ten behoeve van de uitbreiding Haven. Dat zou volgens reclamant niet zijn toegestaan. Heipalen mogen volgens reclamant ook niet toegepast worden. Reclamant is benieuwd hoe de fundering van de gebouwen en bouwwerken wel wordt uitgevoerd.

Antwoord: Het klopt inderdaad dat dergelijke werkzaamheden niet uitgevoerd mogen worden zonder omgevingsvergunning. Dat betekent dat wanneer damwanden of heipalen nodig zijn, daarvoor voorafgaand aan de realisatie een omgevingsvergunning moet worden aangevraagd.

- Volgens reclamant is in Artikel 12.4.2 de zone overige zone stikstof emissie niet duidelijk of niet aangeduid. Reclamant vraagt zich af het gehele plangebied betreffende zone is. Daarnaast vraagt reclamant zich of hoe er wegverkeer kan zijn als de aan- en afvoer van de overslaggoederen over water moet geschieden.



**Antwoord:** De verschillende aanduidingen zijn op de verbeelding inderdaad lastig zichtbaar. De wijze waarop deze zone wordt verbeeld is echter voorgeschreven in de Regeling standaarden ruimtelijke ordening 2012, die geen ruimte biedt om de arcering of de kleur ervan aan te passen. De begrenzing van de aanduiding 'Overige zone – stikstofemissie' wordt duidelijker zichtbaar wanneer in ruimtelijkeplannen.nl de muiscursor op de legenda-eenheid wordt gehouden (zie figuur hieronder). Dan is te zien dat deze aanduiding ligt over de bestemming 'Water' en 'Bedrijventerrein' binnen het plangebied.



Overigens is nergens in het bestemmingsplan gesteld dat er geen sprake mag zijn van wegverkeer en dat aan-/afvoer van goederen alleen over het water mag gebeuren. Uitgangspunt is dat aan- of afvoer over het water gebeurt, maar dat een deel van daaruit ook over de weg van of naar het plangebied zal worden vervoerd.

- Reclamant merkt op dat een verlichtingsplan van het terrein, de haven, gebouwen, bouwwerken en wegen ontbreekt.

**Antwoord:** In het MER en voorontwerpbestemmingsplan was nog niet ingegaan op lichthinder. Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een notitie opgesteld over de effecten als gevolg van lichthinder (zie bijlage 30). Uit deze notitie blijkt dat voor lichthinder richtlijnen bestaan, die gekoppeld zijn aan het landelijk geldende Activiteitenbesluit (Artikel 2.1). De richtlijn is dus een uitgangspunt voor dit project. Als gevolg van de uitbreiding van Haven Heijen zal de zone met verlichting worden verbreed in de richting van de Maas. Lichthinder bij de dichtstbijzijnde woning/woonark wordt door het volgen van de richtlijn echter voorkomen. Overigens is van een verlichtingsplan pas sprake bij het aanvragen van de vergunningen. In deze bestemmingsplanfase wordt nog geen verlichtingsplan opgesteld.

- Reclamant merkt op dat een duurzaamheidsplan van het terrein, de haven, gebouwen, bouwwerken en wegen ontbreekt.

**Antwoord:** Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan is een aanvullende gemeentelijke notitie opgesteld waarin het beleid van de gemeente m.b.t. duurzaamheid, de kwaliteit van de leefomgeving

(gezondheid) en de natuur wordt samengevat. In de notitie wordt het plan vervolgens expliciet aan het beleid getoetst en worden de door de gemeente hierin gemaakte afwegingen hierover samengevat. Deze notitie is toegevoegd als bijlage 31 bij het ontwerpbestemmingsplan.

Dit heeft geleid tot aanvullende duurzaamheidsmaatregelen die meegenomen worden in de verdere planvorming. Samengevat gaat het om:

- Energie besparen en duurzaam opwekken;
- Eventueel afval verminderen en scheiden;
- Duurzame mobiliteit, o.a. stimuleren verdere modal shift, elektrische voertuigen, walstroom;
- Versterken kwaliteit leefomgeving, o.a. loskoppelen regenwater.

Voor de volledige beantwoording wordt verwezen naar de nieuwe beleidsnotitie (zie bijlage 31, Gemeente Gennep, 2021).

- Volgens reclamant ontbreekt een scheepvaartplan voor vracht en recreatievaartuigen van de rivier, de vluchthaven, bestaande haven, uitbreiding haven en aanvullend de eisen van de gemeente.

Antwoord: Een scheepvaartplan is voor het vaststellen van een bestemmingsplan niet nodig. Wanneer de waterbeheerder dit in het kader van de Waterwetvergunning nodig acht, dan kan dit als voorschrift in de vergunning worden opgenomen.

- Volgens reclamant ontbreekt een waterkwaliteitsplan van de haven, de locatie, vluchthaven en rivier de Maas. De noodzaak hiervan ontstaat volgens reclamant door de voorgenomen depot stortingen. Een analyse waarom depot storten niet in strijd met Europees beleid herstel waterkwaliteit Maasrivier ontbreekt, aldus reclamant.

Antwoord: Om de effecten op de (ecologische) waterkwaliteit in beeld te brengen is een zogenoemde BPRW-toets uitgevoerd. Deze toets is vorgelegd aan Rijkswaterstaat en goedgekeurd. Bij het ter inzage leggen van het voorontwerpbestemmingsplan was de BPRW-toets niet meegenomen. Deze wordt wel bij het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd (bijlage 7). Overigens: op basis van verschillende inspraakreacties is besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. De effecten hiervan op de waterkwaliteit hoeven derhalve niet meer nader onderzocht te worden.

- Volgens reclamant ontbreekt een analyse van de gevolgen van het planvoornemen voor het lokale en regionaal toerisme.

Antwoord: Het voornemen heeft in onze beleving geen impact op het lokale en regionale toerisme. Als gevolg van de ontwikkeling verdwijnen geen recreatieve mogelijkheden of worden geen recreatieve mogelijkheden aangetast. Om die reden is dit onderwerp in het planvoornemen niet verder onderzocht.

#### **4.17 Reclamant 36**

##### Inspiraakreactie:

- Reclamant staat volledig achter reclamant 27, omdat zij hun belangen vertegenwoordigt. Reclamant wil geen uitbreiding van de Haven Heijen.

Antwoord: Deze inspraakreactie verwijst naar de inspraakreactie van reclamant 27 en voegt zelf geen aanvullende inhoudelijke inspraakreactie toe. Voor de beantwoording van de inspraakreactie van reclamant 27 alsmede wat daarmee gedaan is, wordt verwezen naar paragraaf 4.3. De mededeling van de insprekers dat zij geen uitbreiding van de Haven Heijen willen, hebben wij meegenomen in onze overweging. Deze inspraakreactie geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan, de vergunningen en de onderliggende documenten.

#### 4.18 Reclamant 4

Inspraakreactie:

- Reclamant is tegen het onderwaterdepot, omdat dit de visstand zou verstoren.

Antwoord: Naar aanleiding van verschillende inspraakreacties, overleg met betrokkenen en om de woonarkbewoners tegemoet te komen is door de initiatiefnemers besloten het onderwaterdepot niet op te nemen in het ontwerpbestemmingsplan. Daarmee is beantwoording van deze vraag niet meer aan de orde.

#### 4.19 Reclamant 38

Inspraakreactie algemeen:

- Reclamant heeft het plan op de adequate doorwerking van de provinciale belangen beoordeeld. Dit geeft aanleiding tot het maken van opmerkingen met betrekking tot stikstof en het compensatieplan voor de das. Indien de opmerkingen adequaat in het plan verwerkt worden, zal er geen aanleiding zijn om in de verdere procedure van het plan een zienswijze in te dienen.

Antwoord: Door de initiatiefnemers zijn naar aanleiding van genoemde inspraakreacties vernieuwde adviezen opgesteld met betrekking tot de dassencompensatie (bijlage 15 bij ontwerpbestemmingsplan) en de stikstofproblematiek (bijlage 32 bij ontwerpbestemmingsplan). Hiermee is op adequate wijze met de gemaakte opmerkingen omgegaan.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. Dassencompensatieplan:

- Reclamant vraagt zich af of niet eerst de dassenroute naar het optimale foerageergebied in het zuiden geoptimaliseerd moet worden.

Antwoord: De dassenroute zal voorafgaande aan de realisatiefase al geoptimaliseerd worden. De dassen afkomstig uit de hoofdburcht zijn nu al overwegend georiënteerd op gronden ten zuiden van het plangebied, zoals is te zien aan de wissels die voornamelijk op het zuiden zijn georiënteerd via de natuurvriendelijke oever zelf, dan wel via de aanwezige haagstructuur. Voorafgaande aan de realisatiefase zal de haagstructuur deels worden uitgebreid met nieuwe haagstructuren. Daarnaast worden de percelen aan de westzijde van de beoogde draaikom vroegtijdig omgevormd naar optimaal foerageergebied.

- Reclamant vraagt zich af wat het optimaliseren van de natuurvriendelijke oever inhoudt en hoe dit zich verhoudt tot een dasvriendelijke inrichting.

Antwoord: De overgang van de bestaande natuurvriendelijke oever met het huidige agrarisch gebruik van aangrenzende percelen is vrij hard. De ingangen van de bestaande hoofdburcht reiken tot in de bovenrand van de natuurvriendelijke oever. Het overgrote deel van de ingangen liggen dan ook op het talud van de gecreëerde steile wand van de oever, uit het directe zicht. Het optimaliseren van de natuurvriendelijke oever houdt in dat de aanwezige beplanting minder sterk aan de bovenrand wordt afgesneden. De intentie is om de rand een meer natuurlijke overgang te geven met een mantel-zoom vegetatie. Bij de aankleding moet men denken aan een voedselrijke struweelstrook aansluitend langs de bovenrand van de oever.

Het inrichten van de westoever geeft een vertekend beeld met haar formulering. Hiermee wordt het westelijk deel van de haveninham bedoeld. Met andere woorden de oostelijk zijde van/ aansluiting op de bestaande natuurvriendelijke oever. Deze nieuwe oeverzijde bestaat uit een tweetraps profiel met een variërend talud van 1:2, 1:1,5 en 1:10. Een oever met verschillende mogelijkheden om deze te optimaliseren naar het leefgebied van de das, waaronder de aankleding met een langgerekte knip en scheerheg op de overgang van het talud 1:1,5 met 1:10 aansluitend op extensief (beweid) kruidenrijk

grasland. De heg wordt aangekleed met sleedoorn, meidoorn, hondsroos, etc.

- Reclamant vraagt zich af wat een tijdelijk foerageergebied is en of hierin voldoende voedselaanbod voor de das is gewaarborgd.

Antwoord: In het dassencompensatieplan dat nu is opgesteld is geen sprake meer van tijdelijk foerageergebied. Nieuw aan te leggen foerageergebieden worden direct permanent aangelegd. Bij start van de werkzaamheden wordt direct 9,5 hectare permanent optimaal foerageergebied aangelegd. In de tweede helft van fase 1 van de realisatie wordt hier 2,2 hectare permanent optimaal foerageergebied aan toegevoegd. Tot slot wordt in fase 3 nog 0,2 hectare permanent optimaal foerageergebied gerealiseerd.

- Reclamant vraagt zich af wat het dasvriendelijk inrichten van de draaikom inhoudt.

Antwoord: Hierbij wordt gedacht aan een natuurvriendelijke (waar mogelijk flauwe) oever aangekleed met een bloem- en kruidenrijke vegetatie, afgewisseld met (doorn)struweel. Door de oevers van de draaikom dasvriendelijk aan te kleden met struweel, wordt dekking en de bereikbaarheid naar het foerageergebied vergroot.

- Reclamant vraagt zich af hoe lang het tijdelijk oppervlakteverlies is.

Antwoord: Zoals hiervoor aangegeven worden alle foerageergebieden als permanente optimaal leefgebieden aangelegd en ingericht. Er is dus geen sprake meer van tijdelijke foerageergebieden.

- Reclamant wijst erop dat de kaden dagelijks gebruikt worden (de wissels lopen daarlangs) en vraagt zich af hoe dit opgevangen wordt.

Antwoord: De kade/arm waarop zich enerzijds de natuurvriendelijke oever bevindt blijft haar functie behouden als wissel voor dassen. De natuurvriendelijke oever in de richting van het preferent dassenleefgebied in het zuiden bestaat al uit wissels, die gedurende de realisatiefase onverminderd beschikbaar blijven voor dassen vanuit de hoofdburcht. Na herprofilering van de kade wordt deze dasvriendelijk aangeplant aan de oostzijde en in aansluiting gebracht op de natuurvriendelijke oever aan de westkant, waardoor de dekking op de kade wordt vergroot, hetgeen het gebruik van de kade als dassenwissel versterkt. De kruin van de kade wordt ingericht als (beweid) faunarijk grasland.

- Reclamant vraagt zich af welke afstand aangehouden wordt tot de hoofdburcht.

Antwoord: Om verstoring tijdens de realisatiefase tot een minimum te beperken, wordt gedurende de realisatiefase een verstoringvrije buffer van 50 meter aangehouden. Binnen deze zone worden geen bouwwerkzaamheden uitgevoerd en wordt geen gebruik gemaakt van grond berijdende voertuigen en machines. Ontgronding en aanvulling van het plangebied binnen een straal van 20 meter rondom de kraamburcht worden uitgevoerd buiten de kwetsbare periode van de soort. De kwetsbare periode van de voortplanting begint bij de zwangerschap in december en eindigt op het moment dat de jongen zelfstandig hun weg kunnen gaan begin juli. Zodoende hanteren we de periode 1 december tot en met 30 juni als kwetsbare periode om binnen een straal van 20 meter rondom de kraamburcht aan de detailafwerking te kunnen werken. Bovendien zullen de werkzaamheden in de directe omgeving van de kraamburcht zo kort mogelijk (maximaal 2 dagen) duren en uitgevoerd worden met zo min mogelijk licht- en geluidsverstoring.

- Reclamant vraagt zich af hoe het oppervlakteverlies opgevangen zal worden gedurende de werkzaamheden.

Antwoord: Het oppervlakteverlies van foerageergebied en landschapselementen zoals hagen, worden in eerste instantie voorafgaande aan de aanvang van fase 1 en gedurende de realisatiefase ondervangen middels herinrichting van akkers naar optimale graslanden voor de das. Daarnaast worden ter

versterking van de bestaande hagenstructuur nieuwe hagen aangeplant aan de zuidzijde van de Boxmeerseweg en ten oosten van de zwaairom in overeenstemming met Stichting Das en Boom.

- Reclamant vraagt zich af of de genoemde 11,25 ha op tijd gereed om als preferent (optimaal) foerageergebied te functioneren en of dit voldoende kwaliteit heeft.

Antwoord: De compensatie is zodanig opgesteld dat deze gedurende de realisatiefase en bij aanvang van de gebruiksfase van voldoende omvang is. Door voorafgaand en vanaf fase 1 in te zetten op compensatie, kan het preferente foerageergebied zich geleidelijk in 2 tot 3 jaar ontwikkelen tot een volwaardig kwalitatief dassenleefgebied. De selectie van beplanting en beheer is in afstemming met Stichting Das en Boom gekozen. Daar waar noodzakelijk, zal een tijdig bijsturing worden afgestemd met de beheerder.

- Reclamant vraagt zich af pas begonnen wordt bij de start van fase 1 om preferent foerageergebied in te richten.

Antwoord: De inrichting van ca. 9,5 ha geoptimaliseerd foerageergebied ten zuiden van de Boxmeerseweg en rondom de draaikom binnen het plangebied wordt voorafgaand aan de start van fase 1 uitgevoerd.

- Reclamant vraagt zich af op welke afstand van de hoofdburcht het ca 4 a 5 ha preferent dassenleefgebied wordt ingericht.

Antwoord: Direct bij aanvang van de realisatiefase wordt ten noorden en zuiden van de Boxmeerseweg permanent preferent leefgebied aangelegd. Dit gebied zal aangrenzend aan de burcht, ten zuiden daarvan komen te liggen. Halverwege fase 1 van de realisatie wordt ook ten noorden van de burcht de oeverzone en kruin ingericht als preferent leefgebied. Dan grenst de burcht dus aan zowel de noord als de zuidzijde direct aan preferent leefgebied.

- Reclamant vraagt zich af op welke afstand van de hoofdburcht het ca 7 ha tijdelijk naar preferent omgevormd dassenleefgebied wordt ingericht.

Antwoord: In het nieuwe dassencompensatieplan is geen sprake meer van tijdelijke preferente foerageergebieden. Alle foerageergebieden worden direct als permanent gebied ingericht.

- Reclamant vraagt zich af of er voldoende primair leefgebied binnen 500 m van de kraamburcht beschikbaar is gedurende de kwetsbare periode.

Antwoord: In de huidige situatie ligt de hoofdburcht op ca. 500 tot 600 meter van graslanden ten zuiden die als preferent foerageergebied vigeren. Aansluitend op de hoofdburcht ligt aanvullend hierop secundair leefgebied in de vorm van de natuurvriendelijke oever. Kwalitatief jaarrond beschikbaar voedsel halen dassen afkomstig uit de hoofdburcht momenteel dus hoofdzakelijk van graslanden ten zuiden van de Boxmeerseweg. Voor aanvang van de realisatiefase is direct aansluitend aan de dassenburcht aan de zuidzijde van de draaikom optimaal leefgebied ingericht. Hiermee blijft voldoende primair leefgebied beschikbaar gedurende deze periode.

- Reclamant vraagt zich af of het bij aanvang beschikbare preferente leefgebied van ca 11,25 ha ook direct geschikt is om te foerageren.

Antwoord: In fase 1 is het secundair leefgebied van de das binnen het plangebied grotendeels nog voorhanden. Bij aanvang wordt daar bovenop nog ca. 9,5 ha foerageergebied geoptimaliseerd. Op dat moment is ca. 2,3 ha compensatie nodig. Door deze overcompensatie van geoptimaliseerd leefgebied wordt ondervangen dat dit foerageergebied bij aanvang nog niet optimaal functioneert. Naar mate de realisatiefase vordert, zal de kwaliteit van het optimaal leefgebied steeds verder toenemen. Onderwijl



blijft het bestaande grasperceel met optimaal foerageergebied ten zuiden van het plangebied voorhanden evenals de naastgelegen akkers als secundair leefgebied. Het beschikbare preferente leefgebied van ca. 11,50 ha bestaat uit ingerichte percelen met optimaal foerageergebied voor de das. Dit gebied bestaat uit gras (en klavermengsel) en periodieke bemesting met mogelijkheden tot inzet van beweiding op uit productie genomen akkerpercelen. Daarnaast worden bestaande hagen, die geraakt worden binnen het plangebied, verplaatst naar nieuw aan te leggen haagstructuren en zullen eveneens hagen worden aangeplant, evenals fruitbomen.

- Reclamant vraagt zich af hoe breed de vrije corridor is.

Antwoord: Dit omvat deels de volle breedte van de natuurvriendelijke oever tot aan de kruin van de kade (ca. 15 meter) ter hoogte van de vaargeul. De breedte loopt verder uit ter hoogte van de geplande draaikom tot een vrije breedte van circa 12 tot 15 meter over de daar gelegen percelen en haagstructuren.

- Reclamant vraagt zich af hoe ervoor gezorgd gaat worden dat er geen voertuigen binnen de 50 m van de kraamburcht komen.

Antwoord: De werkzaamheden zullen hoofdzakelijk vanaf het water worden uitgevoerd in de nabijheid van de burcht. Een deskundig ecoloog begeleidt de werkzaamheden en zal tijdig voorafgaande aan de realisatiefase een ecologisch werkprotocol opstellen en deze met de uitvoerende partij afstemmen. Een duidelijke zichtbare markering van de verstoringvrije zone van 50 meter zou hierbij bijvoorbeeld een oplossing kunnen vormen.

Blz. 20                    7.2 Realisatiefase tweede bullit:

- Reclamant vraagt zich af of afschermende bomen/struiken rondom de burcht bij de ontgroning weg worden gehaald.

Antwoord: De hoofdburcht ligt vrijwel volledig in de oeverwal met een enkele ingang op de rand van de natuurvriendelijke oever. De aanwezige beplanting op de natuurvriendelijke oever rondom de hoofdburcht zal niet worden weggehaald.

- Reclamant vraagt zich af hoe die aanvulling van het plangebied eruit ziet.

Antwoord: De aanvulling van grond bestaat uit het aanbrengen van teelaarde. De dikte en welke grond dit betreft vindt plaats in overstemming met Stichting Das & Boom.

- Reclamant merkt op dat deze 20 meter strijdig is met het vorige punt. Dit kan niet als je de 50 meter wilt aanhouden.

Antwoord: Bij het aanleggen/ graven van de vaargeul wordt voor een korte periode in de buurt (tussen 30 à 35 meter en 50 meter) van de hoofdburcht gekomen. Daarbij wordt alleen echt in de buurt gekomen tijdens het verwijderen van dekgrond (maximaal 2 meter), dat met een snelheid van circa 200 à 300 m<sup>3</sup>/uur plaatsvindt (minder dan een dag werk). De rest van de ontgraving vindt plaats met een zuiger die vanaf voldoende afstand het talud laat vallen. Daarna zal er nog teelaarde moeten worden aangebracht op het nieuwe talud aan de oostkant van de natuurvriendelijke oever en komt men nog één keer wat dichterbij. Deze werkzaamheden zullen dan ook buiten de kwetsbare periode van de dassen worden uitgevoerd.

- Reclamant vraagt zich af of er niet te dichtbij de burcht wordt gekomen en of er gevaar voor instorting van de burcht bestaat. Tevens vraagt reclamant zich af of er gevaar voor verstoring bestaat.

Antwoord: Voor het profileren van het bovenste deel van de kade tot een talud van 1:10 is een tijdelijke benadering tot op een afstand van 5 meter benodigd. De werkzaamheden zullen zoveel mogelijk vanaf

het water worden uitgevoerd en indien noodzakelijk vanaf de kade en zoveel als mogelijk niet machinaal worden uitgevoerd en begeleid worden door een deskundig ecooloog. De ecooloog zorgt voor passende oplossingen, welke uitgewerkt worden in een ecologisch werkprotocol in overeenstemming met stichting Das en Boom. Indien nodig worden rijplaten op kwetsbare delen geplaatst, ondanks dat de werkzaamheden niet machinaal (niet rijdend) materieel worden uitgevoerd. Ook de ingangen van de dassenburcht worden hierbij niet geblokkeerd.

De werkzaamheden worden op korte afstand tot de hoofdburcht alleen uitgevoerd tussen zonsopkomst en zonsondergang om lichtverstoring te vermijden. Om geluidsverstoring tot een minimum te beperken wordt gebruik gemaakt van passend materieel in samenspraak met de begeleidende deskundige ecooloog.

Blz. 21            7.3 Gebruiksfase

- Reclamant vraagt zich af hoe de genoemde 568 m<sup>2</sup> zich verhoudt tot de eerder genoemde 682 m<sup>2</sup>.

Antwoord: In het kader van het ontwerpbestemmingsplan is het dassenonderzoek geactualiseerd. Dit betekent dat de compensatieopgave is gewijzigd en een nieuwe effectanalyse heeft plaats gevonden. Er wordt ten aanzien van het verlies aan hagen een oppervlaktoeslag gehanteerd conform het Kennisdocument Das van 120% voor aantasting van hagen. Deze is ook als zodanig in het geactualiseerde dassencompensatieplan aangegeven in paragraaf 5.4 en betreft een totale opgave van ca. 2.046 meter haagstructuur, inclusief oppervlaktetoeslag.

- Reclamant merkt op dat het beheer van het grasland van groot belang is. Reclamant vraagt zich o.a. af op welke wijze dat beheer is geborgd.

Antwoord: Voor alle natuur bestemde onderdelen in het kader van de havenuitbreiding geldt dat deze duurzaam door de initiatiefnemers zullen worden beheerd. Dat passende beheer en onderhoud zal (net als bij alle door de initiatiefnemers gerealiseerde plannen) namens de initiatiefnemers worden uitgevoerd door een professionele natuurbeheerder. Hierbij ligt de nadruk op faunairijk grasland beheer, hetgeen wordt afgestemd met Stichting Das en Boom.

- Reclamant wijst erop dat tekening (Figuur 7.1) niet goed te "lezen" is.

Antwoord: In het nieuwe dassencompensatieplan is dit verbeterd.

Inspraakreactie specifiek m.b.t. Natuuronderzoek incl. Voortoets en Passende Beoordeling:  
Natuuronderzoek (blz. 22-23) als mede Voortoets en PB uitbreiding Haven Heijen (blz. 32-33)  
Stikstofonderzoek (blz. 19-20), inzet van landbouwgronden voor interne saldering:

- Reclamant wijst er, kort samengevat, op dat bij de stikstofberekening er vanuit wordt gegaan dat de stikstofnorm voor landbouwgewassen volledig wordt opgevuld door het gebruik van dierlijke mest en er dus geen kunstmest wordt aangewend. Hiermee wordt uitgegaan van de maximale NHS-emissie uit landbouwgronden.

Antwoord: De hoeveelheid NH<sub>3</sub> die vervluchtigt uit mest hangt af van verschillende factoren, onder andere de totale hoeveelheid mest en de hoeveelheid stikstof in de mest. Dieraantallen zijn bepalend voor de totale hoeveelheid mest, terwijl de hoeveelheid stikstof in voer vooral bepalend is voor de hoeveelheid stikstof in de mest. Omdat niet bekend is hoeveel mest er exact wordt aangebracht is voor de berekening uitgegaan van de stikstofgebruiksnormen. Dit is in lijn met het advies van commissie Remkes (zie eerder). De mate van vervluchtiging is sterk afhankelijk van de temperatuur, het mestoppervlak dat aan de lucht wordt blootgesteld (bemestingstechniek), de tijdsperiode dat de mest aan de lucht wordt blootgesteld en de vochtigheid. Daarnaast vindt ook bij toepassing van kunstmest op landbouwgronden emissie van ammoniak plaats.

Omdat niet bekend is hoeveel NH<sub>3</sub> exact vervluchtigd is uitgegaan van (emissie)kentallen en vervluchtigingspercentages per bemestingstechniek uit de literatuur. Dit leidt in voorliggende situatie tot een NH<sub>3</sub>-emissie van gemiddeld ca. 15 kg NH<sub>3</sub>/ha landbouwgrond/jaar. Een dergelijke emissie kan zelfs enigszins als conservatief worden beschouwd in vergelijking met emissiegegevens van landbouwgronden afkomstig van emissieregistratie (gemiddeld ca. 24 kg N/ha/jaar) of in vergelijking met emissiegegevens uit onderzoeken voor andere bestemmingsplanonderzoeken (Logistiek Park Moerdijk). Een nadere onderbouwing is opgenomen in het oplegrapport Stikstof (bijlage 32 van het ontwerpbestemmingsplan).

- Ten aanzien van de voortoets/passende beoordeling merkt reclamant op dat daaruit volgt dat significante effecten als gevolg van de tijdelijke stikstofdepositie in de realisatiefase niet op voorhand zijn uitgesloten voor diverse stikstof gevoelige 2000-gebieden, omdat de modelberekening weergeeft dat sprake is van enige vorm van stikstofdepositie. Bovenstaande gaat er vanuit dat als een toename niet is uitgesloten – in de tijdelijke fase - significante effecten niet zijn uitgesloten. De Afdeling heeft recent interessante uitspraken gedaan inzake kleine toenames (ECLI:NL:RVS:2020:11 10 en ECLI:NL:RVS:2020:212). Daar waar eerder het maken van een passende beoordeling in geval van een toename in reeds overbelaste situatie standaard was, kan nu dus o. i. ook via een Voortoets alsnog worden geconcludeerd dat significante effecten zijn uitgesloten. De vraag is dus of de geringe toenames die hier zijn opgenomen echt in een passende beoordeling moeten staan en de conclusie onder tabel 6.2 juist is. In dit geval is dat niet erg omdat in de gebruiksfase reeds een grotere toename optreedt waardoor je toch aan een passende beoordeling zit.

Antwoord: Dit wordt ter kennisneming aangenomen. Inmiddels heeft er een wetswijziging plaatsgevonden waarmee deze uitzondering is opgenomen in het Besluit milieueffectrapportage (artikel 3). Zoals terecht gesteld is voor dit project ook stikstofdepositie in de gebruiksfase aanleiding voor het uitvoeren van een passende beoordeling.

#### Inspraakreactie specifiek m.b.t. Stikstofonderzoek

##### Algemeen:

- De Reclamant wijst erop dat de onderzoeken zich met name op de uitbreiding van het bedrijventerrein richten en niet op het reeds bestaande (deel van het) bedrijventerrein. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat het bestaande bedrijventerrein ongewijzigd blijft en geen nieuwe/andere bedrijfstakken zich gaan vestigen.

Antwoord: De beoogde uitbreiding Haven Heijen betreft een op zichzelf staand planvoornemen los van omliggende bestaande bedrijventerreinen. De bestaande bedrijventerreinen zullen niet wijzigen en er zullen zich geen nieuwe/andere bedrijfstakken gaan vestigen voor zover deze niet binnen het vigerende bestemmingsplan, de vigerende vergunningen en/of de vigerende ontheffingen passen. De onderzoeken richten zich dan ook alleen op de beoogde havenuitbreiding. Wel worden in de betreffende onderzoeken cumulatie-effecten in beschouwing genomen. De inspraakreactie leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

- De passage over het PAS "Onder het PAS was hierdoor in principe sprake van een vergunbare situatie is niet correct en overbodig, aldus reclamant. Het project "stond" immers (nog) niet als prioritair project geregistreerd en daarnaast was er op dat moment minder (dan 3 mol) OntwikkelingsRuimte (OR) beschikbaar. Gezien deze constatering lijkt deze passage overbodig.

Antwoord: De Provincie Limburg had aangegeven dat de provincie Haven Heijen als prioritair project aan het Rijk hadden voorgedragen. Door de Raad van State uitspraak inzake de PAS uit 2019 is dat Rijksbesluit nooit meer genomen. De passages zijn inderdaad overbodig.

- Reclamant plaatst verschillende kanttekeningen bij de in de voortoets/passende beoordeling genoemde stikstofemissie. Onbekend is volgens reclamant waar deze cijfers op zijn gebaseerd. In bijlage 9 is

immers de Aeriusberekening opgenomen waarin (alleen) het VKA als uitgangspunt is genomen. Deze passage dient nader onderbouwd of weggelaten te worden, aldus reclamant.

Antwoord: Voor het ontwerpbestemmingsplan is een nieuwe stikstofberekening uitgevoerd (bijlage 32 bij het ontwerpbestemmingsplan). Hieruit blijkt dat er na herberekening met alle gewijzigde uitgangspunten geen kritische depositie in de Natura 2000-gebieden zal plaatsvinden, zelfs niet onder de gekozen worst-case uitgangspunten.

#### **4.20 Reclamant 39**

- Reclamant heeft geen opmerkingen op het voorontwerpbestemmingsplan. Wel wordt opgemerkt dat over het rivierkundig onderzoek en het MER nog geen finaal oordeel is ontvangen. Mocht hier nog iets uitkomen, dan zal dit naar de gemeente worden toegezonden.

Antwoord: Reclamant heeft per e-mail nog verschillende vragen gesteld. Deze opmerkingen zullen hierna de revue passeren.

#### Nagekomen inspraakreactie per e-mail d.d. 15 oktober 2020:

##### *Hoofdstuk 4. Genomen en te nemen besluit: Beleidslijn grote rivieren:*

- Vraag: In het MER wordt de beleidslijn grote rivieren aangehaald. Hierover wordt enkel in het MER gezegd dat er –kort gezegd- geen negatieve waterstandseffecten mogen plaatsvinden. Er dient echter ook een functietoets plaats te vinden. Deze opmerking geldt ook voor de paragraaf over het Barro in de plantoelichting.

Antwoord: Er wordt vanuit gegaan dat wordt bedoeld dat moet worden getoetst of er sprake is van riviergebonden activiteiten. Voor niet riviergebonden activiteiten geldt namelijk het ‘nee, tenzij’ principe. Daar komt vervolgens de eis vandaan dat in het bestemmingsplan geregeld moet worden dat het om watergebonden bedrijvigheid moet gaan. Daar is in het bestemmingsplan expliciet aan voldaan.

##### *Hoofdstuk 5. Huidige situatie en autonomen ontwikkeling:*

- Vraag (5.2.1): Genoemd waterbodemonderzoek is exclusief de PFAS-parameters. Om hierover een conclusie te trekken dient het waterbodemonderzoek uitgebreid te worden op PFAS. De conclusie is wat dat betreft voorbarig/onvolledig.

Antwoord: PFAS is een aspect dat vooral relevant is voor de vergunningverlening en minder voor de bestemmingsplanprocedure. Het onderzoek naar aanwezigheid van PFAS is inmiddels in nauwe afstemming met Rijkswaterstaat opgestart, maar de resultaten zijn op dit moment nog niet bekend. Deze zullen zoals gebruikelijk worden meegenomen in de vergunningfase.

- Vraag (5.3.4): RWS-ZN is geen bevoegd gezag t.a.v. het grondwater ter plekke. Hier dient de relatie PFAS-bodemverontreiniging in relatie met PFAS te worden aangevuld. Tekst is onvolledig, aldus reclamant.

Antwoord: PFAS is een aspect dat vooral relevant is voor de vergunningverlening en minder voor de bestemmingsplanprocedure. Het onderzoek naar aanwezigheid van PFAS is inmiddels in nauwe afstemming met Rijkswaterstaat opgestart, maar de resultaten zijn op dit moment nog niet bekend. Deze zullen zoals gebruikelijk worden meegenomen in de vergunningfase. Als bevoegde gezagen zal niet alleen afstemming met Rijkswaterstaat worden gezocht, maar tevens met het Waterschap Limburg.

- Vraag: Tevens wordt aangegeven dat geen gegevens aanwezig zijn t.a.v. de waterkwaliteit. Deze zijn er in het kader van de KRW en mwtl-meetnetten wel. Deze opnemen.

Antwoord: Bij het ontwerpbestemmingsplan is nu ook een BPRW-toets gevoegd (bijlage 7 bij het

bestemmingsplan). Hierin wordt nader ingegaan op de effecten van het planvoornemen op de waterkwaliteit.

- Vraag: Reclamant wijst erop dat verschillende gegevens ten aanzien van het wateraspect ontbreken.

Antwoord: Bij het ontwerpbestemmingsplan is nu ook een BPRW-toets gevoegd (bijlage 7 bij het bestemmingsplan). Hierin wordt nader ingegaan op de effecten van het planvoornemen op de waterkwaliteit.

- Vraag: Reclamant stelt dat – kort samengevat - een BPRW-toets en het effect op de natuurvriendelijke oevers tijdens de aanleg en de uiteindelijke situatie ontbreekt.

Antwoord: Bij het voorontwerpbestemmingsplan heeft de BPRW-toets nog niet ter inzage gelegen. Deze is toegevoegd bij het ontwerpbestemmingsplan (zie bijlage 7). Hierin is ook ingegaan op effecten op de natuurvriendelijke oever als gevolg van de aanlegwerkzaamheden. Conclusie is dat er tijdens de werkzaamheden permanente effecten ontstaan die door de realisatie van nieuwe oevers langs de haven en havenkom ruimschoots worden gecompenseerd.

#### *Hoofdstuk 6. Uitwerking varianten”:*

- Vraag: Reclamant mist bij de uitwerking de invloed t.a.v. ontgraven baggeren, effecten BPRW en de waterstandseffecten gemist.

Antwoord: Op het onderwerp baggeren en de effecten als gevolg hiervan is in het MER niet expliciet ingegaan. Ook in de huidige situatie zijn echter baggerwerkzaamheden nodig om slib op de bodem te verwijderen. De frequentie hiervan neemt als gevolg van dit project niet zodanig toe dat er permanente effecten te verwachten zijn op aanwezige soorten. Dit onderwerp is wel meegenomen in de BPRW-toets, die er bij het voorontwerpbestemmingsplan nog niet bij zat. Uit de BPRW-toets blijkt dat baggeren tijdelijk effecten heeft in de vorm van enige vertroebeling en minder doorzicht, waardoor vissen tijdelijk verjaagd zullen worden. Dit effect is echter tijdelijk en reikt slechts tot het stroomprofiel van de Maas, daarna neemt dit effect snel af als gevolg van de stroming in de Maas.

Verder is in het rivierkundig rapport het volgende geconcludeerd: Er ontstaat geen feitelijke belemmering voor eventuele extra rivierverruiming in de toekomst. Het functioneren, de sterkte en stabiliteit van waterstaats- en andere kunstwerken zijn gewaarborgd. Qua waterstandseffecten ontstaat er in zomer- en winterbed een zaagtandeffect met waterstanddaling over een lang traject. Hiertegenover staat een waterstandpiek met een geringe stijging over een kort traject. Bij de variant talud en damwand ontstaat er geen waterstandstijging langs de waterkeringen en bij derden. Op één traject nemen de dwarsstroomsnelheden, die in de huidige situatie nog voldoen aan de RBK richtlijn, toe tot een waarde hoger dan de grenswaarde uit het RBK. Op een tweede traject zijn de snelheden in de huidige situatie al hoger dan de richtlijn; deze situatie wordt nog iets ongunstiger (maximaal 0.55 wordt 0.65 m/s). Als gevolg van de toename van de sedimentatie met jaargemiddeld 14.000 m<sup>3</sup> (een worst-case benadering) zal meer onderhoudsbaggerwerk nodig zijn. Knelpunt is de duidelijke toename ter hoogte van de invaartopening van de haven. Een spiraalstroom binnen de Rijksvluchthaven kan hier sedimentatie of een toename van de bestaande sedimentatie tot gevolg hebben. Het VKA voldoet qua hydraulische effecten aan de voorwaarden gesteld in het RBK. Dit geldt ook voor de morfologie met als opmerking dat de baggerinspanning gaat toenemen.

Een scheepvaartdeskundige oordeelt dat de toename van dwarsstroming op de rivier niet leidt tot een toename van hinder voor de scheepvaart. De reden is dat de schepen ruim buiten de riviergedeeltes varen waar de toename van de dwarsstroming ontstaat. Ten oosten van de monding van de haven zal bij afvoeren hoger dan 1500 m<sup>3</sup>/s de dwarsstroming bij het VKA hoger zijn dan 0.3 m/s. Hierdoor zal de hinder duidelijk toenemen en kan mogelijk ook een veiligheidsrisico ontstaan. Dit houdt in dat bij de realisatie van het VKA in zijn huidige vorm scheepvaartverkeer door de in-/uitvaart, vanaf een afvoer van 1500 m<sup>3</sup>/s, vanuit veiligheidsoogpunt niet meer toelaatbaar zou moeten zijn. De casus is besproken in het scheepsberaad. Er wordt geconcludeerd dat met een verbreding van de havenmonding tot 115m op



niveau bodem kan worden ingestemd. Deze verbreding is een van de uitgangspunten die meegenomen dient te worden bij het vaststellen van het definitieve ontwerp van de havenmonding.

Bij de taludvariant is het doorstroomprofiel ten westen van bedrijventerrein iets ruimer dan bij de damwandvariant. Dit uit zich in een grotere waterstanddaling waardoor de taludvariant hydraulisch gezien de voorkeur heeft.

Een verdere optimalisatie op het gebied morfologie en scheepvaart waarbij tevens het gewenste hydraulische zaagtandeffect blijft bestaan lijkt mogelijk. Hier dient in een volgende ontwerpfasefase van de binnenhaven/bedrijventerrein naar gestreefd te worden.