

# Bestemmingsplan Haven Heijen

Oplegrapport ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan

## Verantwoording

<b>Titel</b>	Bestemmingsplan Haven Heijen
<b>Onderwerp:</b>	Oplegrapport ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan
<b>Projectnummer:</b>	51004045   378026
<b>Klant:</b>	Teunesen zand en grint B.V., mede namens AVG Beheer
<b>Versie:</b>	D1
<b>Datum:</b>	21-12-2021
<b>Auteur</b>	Matthijs Vrij Peerdeman
<b>E-mailadres</b>	matthijs.vrijpeerdeman@sweco.nl
<b>Gecontroleerd door:</b>	Mariska Everts
<b>Goedgekeurd door</b>	Lourens Hogenbirk

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>3</b>
1.1	Aanleiding en doel van dit opleg rapport .....	3
1.2	Onderzoeken voor het bestemmingsplan .....	3
<b>2</b>	<b>Resultaat zienswijzen en adviezen</b> .....	<b>5</b>
2.1	Advies Commissie m.e.r. ....	5
<b>3</b>	<b>Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan</b> .....	<b>7</b>
3.1	Unieke zienswijzen .....	7
3.1.1	Algemeen .....	7
3.1.2	Aanvullende notitie ladderonderbouwing .....	7
3.1.3	Aanvullende verkeersnotitie .....	8
3.1.4	Gevoeligheidsanalyse uitgangspunten stikstofberekening .....	8
3.2	Zienswijzen: formulieren.....	9
3.3	Wijzigingen in vastgesteld bestemmingsplan.....	12
<b>4</b>	<b>Ontsluitingsroute</b> .....	<b>13</b>
4.1	Oorspronkelijke ontsluitingsroute .....	13
4.2	Nieuwe ontsluitingsroute .....	14
4.3	Consequenties nieuwe ontsluitingsroute.....	15
4.3.1	Eerdere onderzoeken naar ontsluitingsvarianten .....	15
4.3.2	Effecten nieuwe ontsluitingsroute .....	16
4.3.3	Conclusie consequenties nieuwe ontsluitingsroute .....	20
<b>5</b>	<b>Conclusie</b> .....	<b>21</b>
5.1	Aanleiding en doel opleg rapport.....	21
5.2	Wijzigingen .....	21
5.3	Consequenties wijziging ontsluitingsroute .....	21
	<b>Bijlage 1: Consequenties op geluidbelasting</b> .....	<b>23</b>

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel van dit opleggrapport

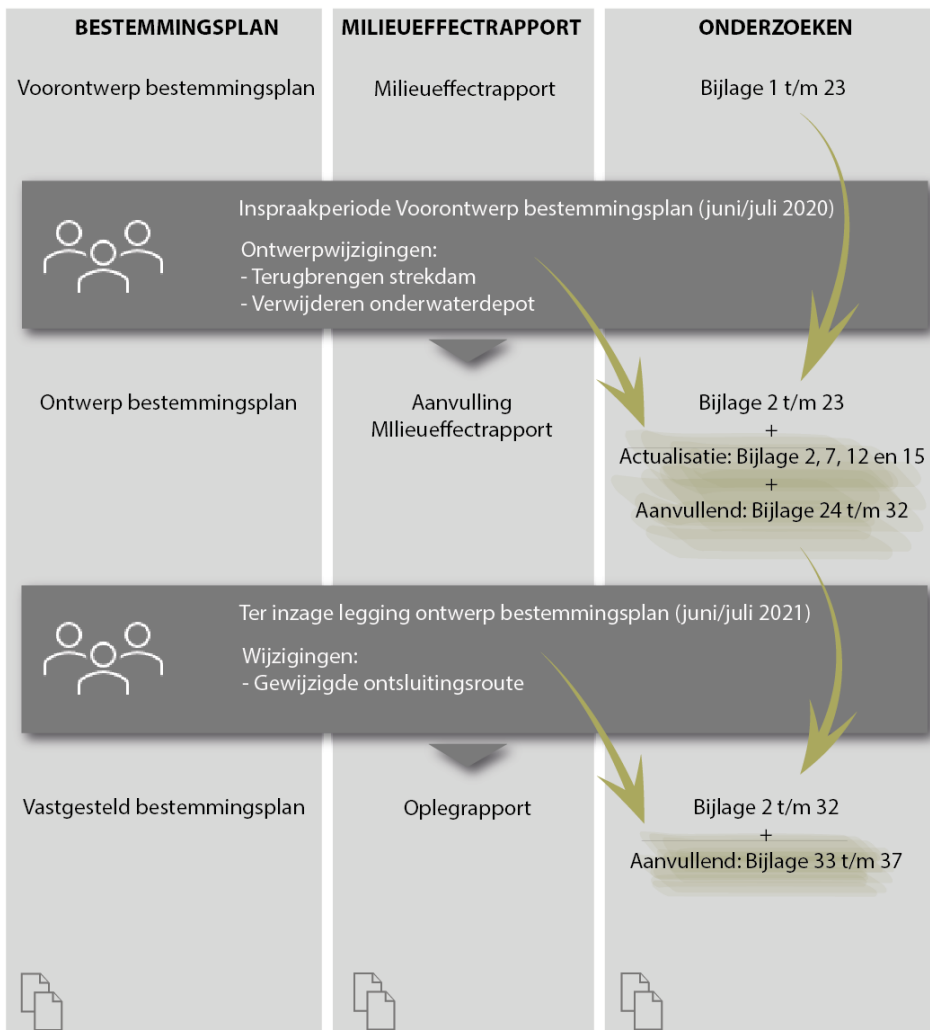
In de periode van 17 juni tot en met 28 juli 2021 hebben het ontwerpbestemmingsplan en het MER voor de uitbreiding van Haven Heijen voor inspraak ter inzage gelegen. Verschillende zienswijzen zijn ingediend en de Commissie voor de m.e.r. heeft een toetsingsadvies gegeven voor het MER. Alle zienswijzen en adviezen zijn samengevat in een nota van zienswijzen en voorzien van een reactie (bijlage 34 bij het bestemmingsplan). Onder andere naar aanleiding van verschillende zienswijzen, overleg met inwoners van Heijen en een motie van de gemeenteraad is besloten de ontsluitingsroute richting de havenuitbreiding te wijzigen. Dit zal gebeuren in een aparte planologische procedure. In het bestemmingsplan voor de havenuitbreiding zijn wel enkele tekstuele wijzigingen doorgevoerd. Ook is in een voorwaardelijke verplichting in de planregels geborgd dat de nieuwe (alternatieve) ontsluiting gerealiseerd dient te zijn voordat het haventerrein in gebruik genomen mag worden. Tot slot zijn enkele reeds uitgevoerde onderzoeken aangevuld. Het gaat daarbij om de volgende aanvullingen:

- een aanvulling op de Laddertoets (bijlage 35 bij het bestemmingsplan);
- een aanvulling op de verkeersnotitie (bijlage 36 bij het bestemmingsplan);
- een gevoeligheidsanalyse uitgangspunten stikstofberekening (bijlage 37 bij het bestemmingsplan);

In dit opleggrapport (bijlage 33 bij het bestemmingsplan) wordt samengevat welke wijzigingen in het bestemmingsplan zijn doorgevoerd naar aanleiding van de zienswijzen/adviezen en geactualiseerde onderzoeken. Hoofdstuk 2 geeft een korte samenvatting en beantwoording van het advies van de Commissie m.e.r. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de zienswijzen en of deze aanleiding zijn geweest om het bestemmingsplan te wijzigen. De wijzigingen die hier uit voort zijn gekomen worden in dat hoofdstuk samengevat. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de grootste wijziging, namelijk de keuze voor een andere ontsluitingsroute. Hoofdstuk 4 beschrijft op hoofdlijnen de nieuwe ontsluitingsroute de consequenties van deze wijziging voor de omgeving. Een gedetailleerdere uitwerking hiervan zal plaatsvinden in het kader van de aparte planologische procedure. In hoofdstuk 5 wordt de conclusie van het opleggrapport samengevat.

## 1.2 Onderzoeken voor het bestemmingsplan

Nadat het voorontwerpbestemmingsplan in de zomer van 2020 voor inspraak ter inzage heeft gelegen zijn verschillende wijzigingen doorgevoerd in de bestaande onderzoeken. Daarnaast zijn enkele aanvullende onderzoeken geschreven (zie figuur 1.1). Deze waren allemaal het gevolg van ontwerp wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan. Nu het ontwerpbestemmingsplan ter inzage heeft gelegen zijn wederom enkele aanvullingen geschreven. Figuur 1.1 geeft voor het overzicht van alle wijzigingen en aanvullingen, een schematische weergave van de bestemmingsplanprocedure en de onderzoeken die daarvoor zijn uitgevoerd. Een totaaloverzicht van alle onderzoeken is opgenomen in hoofdstuk 7 van de toelichting van het bestemmingsplan.



Figuur 1.1

21-12-2021

Schematische weergave van de bestemmingsplanprocedure en de onderzoeken die daarvoor zijn uitgevoerd

## 2 Resultaat zienswijzen en adviezen

### 2.1 Advies Commissie m.e.r.

Op 10 augustus 2021 heeft de Commissie m.e.r. een definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport Uitbreiding Haven Heijen en de aanvulling daarop uitgebracht (projectnummer 3168). De Commissie geeft aan dat het MER nog op slechts één essentieel punt nadere onderbouwing behoeft. Verder geeft de Commissie nog enkele adviezen om de kwaliteit van de besluitvorming – nu en in de toekomst – te verbeteren. Hieronder worden de verschillende adviezen samengevat en kort beantwoord. Het advies van de Commissie m.e.r. heeft niet tot wijzigingen in het bestemmingsplan geleid.

Het essentiële onderdeel waarvoor volgende de Commissie nog informatie nodig gaat over de nut en noodzaak van het bedrijventerrein. Vanwege te algemene informatie vindt de Commissie dat het rapport nog onvoldoende duidelijk maakt waarom een bedrijventerrein van deze omvang op deze locatie noodzakelijk is en adviseert het milieुरapport daarop aan te passen en daarna pas een besluit te nemen over het project.

→ **Samenvatting reactie:** Voor vaststelling van het bestemmingsplan is door Stec Groep een nadere onderbouwing van nut en noodzaak gegeven. Deze onderbouwing is opgenomen in een aanvullende notitie (bijlage 35 bij het bestemmingsplan). Ook met deze extra informatie is de conclusie dat in de marktregio voldoende behoefte is aan een watergebonden bedrijventerrein van de omvang zoals met de uitbreiding van Haven Heijen wordt gerealiseerd.

Naast dit essentiële punt heeft de Commissie nog enkele kwalitatieve aanbevelingen:

1. De Commissie stelt dat m.b.t. bestaande knelpunten voor de gezondheidssituatie (geluidhinder, luchtkwaliteit) de mogelijkheden om deze op te lossen niet of nauwelijks zijn onderzocht en in de afweging zijn betrokken.

→ **Samenvatting reactie:** Met het bestemmingsplan voor de havenuitbreiding kunnen niet alle genoemde bestaande knelpunten worden opgelost. De oorzaak daarvan ligt namelijk voor een groot deel buiten het plangebied. Wel kan worden bereikt dat de impact van de nieuwe ontwikkeling, rekening houdend met de leefomgevingskwaliteit, aanvaardbaar blijft. Daarnaast waren er ook in het ontwerpbestemmingsplan maatregelen opgenomen die een verbetering zouden opleveren voor de leefomgevingskwaliteit, zoals op het gebied van hoogwaterbescherming en natuurkwaliteit (zie ook de Notitie analyse gemeentelijk beleid, bijlage 31 bij het bestemmingsplan). Nu gekozen is voor het wijzigen van de ontsluitingsroute naar Hoogveld, zal de leefomgevingskwaliteit voor met name de woningen aan de Hoofdstraat verbeteren.

2. De Commissie m.e.r. beveelt aan om bij de besluitvorming aan te geven hoe het natuurbeheer in het plangebied wordt georganiseerd en wie verantwoordelijk is voor de uitvoering en de financiering ervan.

→ **Samenvatting reactie:** Het toekomstig beheer van de natuur in het plangebied is afdoende geregeld in de anterieure overeenkomst gesloten tussen de gemeente Gennep en de initiatiefnemers Teunesen Zand & Grint BV en AVG Bedrijven d.d. 16-6-2021.

3. De Commissie plaatst m.b.t. stikstofdepositie de volgende twee opmerkingen:
- a. Op basis van het MER en de aanvulling is niet duidelijk hoe realistisch de project specifieke aannames zijn en of de daaruit voortvloeiende stikstofoxide-emissies voldoende geborgd zijn in het kader van de Wet natuurbescherming.
  - b. De aanvulling bevat geen specifieke informatie over de drie agrarische bedrijven waarvan emissierechten zijn opgekocht en ook niet of dit leidt tot daadwerkelijke beëindiging van reële ammoniakemissies in het kader van de Wet natuurbescherming.

→ **Samenvatting reactie:** Paragraaf 3.3.3 van het rapport “Aanvulling stikstofdepositie” (bijlage 32 bij het bestemmingsplan) geeft een toelichting op hoe realistisch de aannames zijn. Dit wordt geborgd in de regels van het bestemmingsplan door de gebiedsaanduiding ‘Overige zone – stikstofemissie’ (artikel 12.4). Verder is in het bestemmingsplan een gebruiksregel opgenomen (artikel 12.2.4). Op grond hiervan moet de gemeente er op toezien dat bij exploitatie het stikstofplafond niet wordt overschreden. Dit kan gebeuren aan de hand van gegevens die de verschillende bedrijven (lees: havenbedrijf) in het kader van vergunningverlening verstrekken.

) Voor zover de Commissie m.e.r. stelt dat de aanvulling op het MER geen specifieke informatie over de drie agrarische bedrijven bevat waarmee extern wordt gesaldeerd, wordt verwezen naar paragraaf 5.1 en bijlage 8 van het rapport “Aanvulling stikstofdepositie” (bijlage 32 bij het bestemmingsplan).

4. De Commissie beveelt aan om bij de besluitvorming over het bestemmingsplan en de vergunningen aan te geven hoe de ontwikkelingen worden gemonitord en hoe met de resultaten daarvan wordt omgegaan.

→ **Samenvatting reactie:** Zoals te doen gebruikelijk is in hoofdstuk 9 van het MER een aanzet gegeven voor een evaluatieprogramma. Zoals te doen gebruikelijk worden bij vergunningverlening (monitoring wordt immers niet geregeld in het bestemmingsplan) door de bevoegde gezagen voorschriften opgenomen met betrekking tot monitoring.

## 3 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Op het ontwerpbestemmingsplan zijn 33 uniek te behandelen zienswijzen ingediend. Daarnaast is door 269 reclamanten gebruik gemaakt van een formulier dat door één reclamant is opgesteld en beschikbaar is gesteld. In dat formulier staan 11 vooraf geformuleerde zienswijzen. Daarnaast was er ruimte om een andere of aanvullende zienswijze in te vullen.

### 3.1 Unieke zienswijzen

#### 3.1.1 Algemeen

Van de zienswijzen is in de Nota van zienswijzen (bijlage 34 bij het bestemmingsplan) een uitgebreide samenvatting opgenomen. Daarbij is bij iedere zienswijze een reactie gegeven door de gemeente. Bij het grootste deel van de zienswijzen voldeed een reactie in de Nota van zienswijzen. Voor de onderdelen ladderonderbouw, verkeer en stikstofdepositie waren de zienswijzen (en de wijzigingen die daar uit volgen) aanleiding voor het opstellen van een aanvullende notitie. Daarin zijn de belangrijkste punten toegelicht. Deze notities zijn als bijlage 35 t/m 37 toegevoegd aan het bestemmingsplan.

De zienswijzen hebben geleid tot enkele kleinere, vooral tekstuele aanpassingen in het bestemmingsplan. Deze worden in paragraaf 3.3 samengevat weergegeven. Van grotere orde is de keuze om de ontsluitingsroute te wijzigen. Onder andere naar aanleiding van de zienswijzen is namelijk besloten de ontsluitingsroute niet via de huidige ontsluitingsroute van bedrijventerrein Hoogveld over de Hoofdstraat te laten verlopen. Besloten is dat reeds eerder op de Hoofdstraat een nieuwe aansluiting moet komen naar bedrijventerrein Hoogveld. De ontsluiting van de havenuitbreiding moet vanaf daar verder over het huidige bedrijventerrein en het Hoogveld verlopen. Deze wijziging wordt verder toegelicht in hoofdstuk 4.

De nieuwe ontsluitingsroute wordt via een separate planologische procedure mogelijk gemaakt. Het maakt dus geen onderdeel uit van het bestemmingsplan voor de havenuitbreiding. Wel zal middels een voorwaardelijke verplichting een koppeling in het bestemmingsplan worden opgenomen. Dit om te borgen dat de nieuwe ontsluitingsroute gerealiseerd is vóórdat het nieuwe bedrijventerrein in gebruik genomen mag worden. Dat betekent dat naar aanleiding van de zienswijzen alleen tekstuele wijzigingen in het bestemmingsplan voor de havenuitbreiding zijn doorgevoerd.

#### 3.1.2 Aanvullende notitie ladderonderbouw

Voor het (voor)ontwerpbestemmingsplan is door Stec Groep in maart 2021 een onderzoeksrapport opgesteld, de laddertoets (bijlage 2 bij het bestemmingsplan). In de laddertoets wordt getoetst aan de criteria van de Ladder voor duurzame verstedelijking. In de toets is geconcludeerd dat het voorliggende bestemmingsplan voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte. Inmiddels heeft het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegen en hebben verschillende personen of organisaties een zienswijze op het bestemmingsplan ingediend. Tegelijkertijd heeft ook de Commissie MER zich gebogen over het bij het bestemmingsplan gevoegde milieueffectrapport en hierover een advies uitgebracht. Enkele van de zienswijzen en een gedeelte van het advies van de Commissie MER hebben betrekking op, of hebben inhoudelijk raakvlakken met, de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Gelet op deze zienswijzen heeft Stec Groep een aanvullende notitie geschreven op het eerdere rapport (bijlage 35 bij het bestemmingsplan). Deze notitie reageert op de ingebrachte zienswijzen en het advies van de Commissie MER en geeft waar nodig aanvullende informatie. De notitie dient als aanvulling te worden gelezen op de eerdere rapportage en is daarnaast tevens input voor de nota van zienswijzen.

In de aanvullende notitie wordt samengevat het volgende geconcludeerd:

- het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. en de daarin gestelde vragen over 1) de behoefte aan extra havencapaciteit, 2) de herinrichting van het bestaande bedrijventerrein Hoogveld, 3) de kadelengete en 4) de nader te beschouwen locaties leiden niet tot andere inzichten. In de notitie wordt op alle vier de onderdelen nader ingegaan en wordt een nadere onderbouwing gegeven. Deze leidt niet tot andere conclusies dan reeds in de laddertoets waren opgenomen.
- De zienswijzen die zijn ingediend over de onderwerpen 1) marktvraag, 2) marktaanbod en 3) de behoefte naar dit bedrijventerrein leiden niet tot andere inzichten. Op basis van 9 zienswijzenpunten (deels door meerdere reclamanten ingediend) is een nadere onderbouwing gegeven van de drie onderwerpen. Deze onderbouwing leidt niet tot andere conclusies dan reeds in de laddertoets waren opgenomen.

In de Nota van zienswijzen is op basis van de aanvullende notitie bij elke zienswijze een samengevat antwoord gegeven, onder verwijzing naar de notitie.

### 3.1.3 Aanvullende verkeersnotitie

Voor het (voor)ontwerpbestemmingsplan is door Goudappel Coffeng op meerdere momenten verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (terug te vinden in bijlage 22, 23 en 25 bij het bestemmingsplan). Nu voor vaststelling van het bestemmingsplan is gekozen voor een alternatieve ontsluitingsroute, is in aanvulling op het eerdere verkeersonderzoek een notitie geschreven (bijlage 36 bij het bestemmingsplan). In deze notitie is gekeken naar de verandering in verkeersintensiteiten en de verkeerskundige effecten daarvan. Deze notitie is gebruikt als input voor hoofdstuk 4 van dit oplegplan.

### 3.1.4 Gevoeligheidsanalyse uitgangspunten stikstofberekening

In het kader van het (voor)ontwerpbestemmingsplan is door Peutz een onderzoek uitgevoerd naar de stikstofemissies en stikstofdepositie als gevolg van de (tijdelijke) aanleg-/bouwphase en de (permanente) gebruiksfase van het bestemmingsplan Uitbreiding Haven Heijen (bijlage 14 en 32 bij het bestemmingsplan). In het onderzoek is onderbouwd dat – met gebruik making van externe saldering – als gevolg van stikstofdepositie geen significant negatieve effecten zullen optreden op Natura 2000-gebieden. Over dit onderzoek zijn verschillende zienswijzen ingediend.

In de zienswijzen is onder meer gesteld dat de gehanteerde aannames en uitgangspunten in het stikstofonderzoek d.d. 2 april 2021 onjuist en niet voldoende onderbouwd zijn. Ten aanzien van de aanlegfase zou sprake zijn van een onderschatting van het scheepvaartverkeer, het diesilverbruik en het wegverkeer. Ten aanzien van de gebruiksfase is onder andere gesteld dat het studiegebied voor wegverkeer en scheepvaartverkeer te beperkt is. Naar aanleiding hiervan, recente jurisprudentie en met het oog op de door de Minister reeds aangekondigde wijziging in de rekenmethode van AERIUS Calculator ten aanzien van wegverkeer, is in een aanvullende notitie een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd (bijlage 37 bij het bestemmingsplan).



In de gevoeligheidsanalyse is ingegaan op drie hoofdpunten uit de zienswijzen: 1) andere uitgangspunten voor de aanleg/bouwfase, 2) groter studiegebied wegverkeer en 3) groter studiegebied scheepvaartverkeer. Uit deze analyse volgt dat deze aspecten geen gevolgen hebben voor de conclusies in het rapport van 2 april 2021. In de aanvullende notitie wordt dit nader toegelicht.

## 3.2 Zienswijzen: formulieren

De 11 vooraf geformuleerde zienswijzen zijn van een reactie voorzien in de Nota van zienswijzen (bijlage 34 bij het bestemmingsplan). Ook de extra zienswijzen die via de formulieren zijn ingediend zijn daarin van een reactie voorzien. De zienswijzen in de formulieren hebben niet geleid tot wijzigingen in het bestemmingsplan. Hieronder zijn de 11 vooraf geformuleerde zienswijzen opgenomen en is een samenvatting van de beantwoording opgenomen.

Op het formulier kon gekozen worden uit de volgende zienswijzen:

### 1. **Forse uitbreiding industrieterrein tot en met de zeer zware milieucategorie 5.2:**

Toelichting bij deze zienswijze: De voorgenomen uitbreiding zorgt voor 12,6 ha meer industrie en bedrijfsgebouwen. Dat zijn ruim 17 voetbalvelden. Binnen deze milieucategorie zijn o.a. puinbrekers, vermalerijen, recycling van bouwen afvalstoffen, overslag en opslag van droge bulkgoederen (zoals zand & grind, puin en grondstoffen) toegestaan.

*Samenvatting reactie: Bedrijfsactiviteiten die passen binnen de bedrijfscategorieën en die watergebonden zijn, kunnen zich vestigen op het nieuwe bedrijventerrein. Net als bij alle recente bestemmingsplannen voor bedrijventerreinen in de gemeente Gennep bevat dit plan een lijst waarin staat welk type bedrijven er precies toegestaan is. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan en MER blijkt dat voor alle milieuaspecten voldaan wordt aan de wettelijk geldende normen.*

### 2. **Toename 24 uren economie:**

Toelichting bij deze zienswijze: De voorgenomen uitbreiding met mogelijke bedrijfsactiviteiten in de industrie en distributie, 20 m hoge lichtmasten en overslagruimte maakt het mogelijk dat er 24 uur per dag sprake is van allerlei vormen van bedrijfsactiviteiten en vormen van logistiek. Reclamant maakt zich zorgen over de overlast voor de woonomgeving.

*Samenvatting reactie: De gemeente deelt deze zorgen niet. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan en MER blijkt dat voor alle milieuaspecten voldaan wordt aan de wettelijk geldende normen, zelfs ook bij een 24 uren economie. Overigens is het op voorhand niet de bedoeling dat er 24 uur per dag bedrijvigheid is. Naast het bestemmingsplan geldt bovendien ook de milieuwetgeving waaraan de bedrijven moeten voldoen.*

### 3. **Forse toename verkeer (auto-, vracht- en scheepvaartverkeer):**

Toelichting bij deze zienswijze: De voorgenomen uitbreiding zorgt voor een forse toename van auto-, vracht- en scheepvaartverkeer. Reclamant maakt zich zorgen over de overlast door toename van het (vracht)verkeer over zowel de weg, m.n. vlakbij de kern van Heijen, als de rivier.

*Samenvatting reactie: Deze zorgen deelt de gemeente niet. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan en MER blijkt dat voor alle milieuaspecten, inclusief verkeer, voldaan wordt aan de wettelijk geldende normen.*

**4. Vervoer gevaarlijke stoffen:**

Toelichting bij deze zienswijze: Reclamant maakt zich zorgen over het mogelijke vervoer van gevaarlijke stoffen en de gevolgen daarvan voor de woonomgeving en de natuur.

Samenvatting reactie: In het bestemmingsplan wordt in artikel 3.4.1 het gebruik van het bedrijventerrein voor bedrijven die vallen onder het Besluit externe veiligheid inrichtingen en voor vuurwerkbedrijven uitgesloten. Dit type bedrijven mag zich dus niet op het bedrijventerrein vestigen. Daarmee is de verwachting dat er bij toekomstige bedrijven geen sprake zal zijn van vervoer van gevaarlijke stoffen. Mocht een bedrijf, passend binnen de bestemmingsplanregels, toch gevaarlijke stoffen willen vervoeren, dan zal het bedrijf bij de aanvraag van de milieuvergunning moeten onderbouwen dat wordt voldaan aan de geldende wet- en regelgeving.

**5. Afname van de verkeersveiligheid:**

Toelichting bij deze zienswijze: Door de toename van (vracht)verkeer maakt reclamant zich zorgen over de verkeersveiligheid. Er is in de plannen niet gekozen voor een alternatieve ontsluiting. Hierdoor komt op de Hoofdstraat, vlak bij de kern, zowel het toenemende (vracht)verkeer als de vele fietsers bij elkaar en neemt de kans op ongevallen toe.

Samenvatting reactie: Zoals uit dit opleg rapport blijkt is inmiddels toch gekozen voor een nieuwe ontsluitingsroute. Daardoor zal een groot deel van het verkeer (waaronder het vrachtverkeer van en naar de haven) reeds eerder op de Hoofdstraat afslaan richting het Hoogveld. De Hoofdstraat wordt waar nodig opnieuw ingericht. Verdere uitwerking hiervan gebeurt in het kader van de separate planologische procedure die voor de nieuwe ontsluiting wordt doorlopen.

**6. Forse toename geluidsbelasting:**

Toelichting bij deze zienswijze: Door de uitbreiding van het haventerrein, met bijbehorende geluidsproducerende bedrijfsactiviteiten, en de forse toename van het aantal verkeersbewegingen zal de geluidsbelasting toenemen. Reclamant maakt zich zorgen over de toename aan geluidsbelasting door diverse bedrijfsactiviteiten en de toename van (vracht)verkeer.

Samenvatting reactie: Nu is gekozen voor een nieuwe ontsluitingsroute, zal de geluidbelasting op de woningen langs de Hoofdstraat afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Overigens zou in de situatie zonder nieuwe ontsluitingsroute de geluidtoename ook beperkt zijn en voldoen aan de wettelijke normen.

**7. Risico's voor de volksgezondheid:**

Toelichting bij deze zienswijze: Rondom het plangebied ontstaat een toename van o.a. de uitstoot van fijn stof, CO<sub>2</sub>, stikstof en geluid. Reclamant maakt zich zorgen over de gevolgen voor de gezondheid van zichzelf en het gezin.

Samenvatting reactie: De gemeente deelt deze zorgen niet. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan en MER blijkt dat voor alle milieuaspecten die relevant zijn voor de gezondheid voldaan wordt aan de wettelijk geldende normen, op sommige onderdelen wordt de situatie zelfs beter.

8. **Afname waterveiligheid**

Toelichting bij deze zienswijze: De voorgenomen uitbreiding ligt in het stroomgebied van de Maas. De hoge kade en de gebouwen van maximaal 20 m1 hoogte blokkeert dit stroomgebied. Reclamant maakt zich zorgen over de mogelijk negatieve effecten op de bescherming tegen hoog water.

Samenvatting reactie: Uit het achtergronddocument Rivierkunde (Riquet, maart 2019, bijlage 9 bij ontwerpbestemmingsplan) van het MER blijkt dat door de aanleg van de haven (de toegangseul) er juist meer capaciteit ontstaat om water van de Maas af te kunnen voeren. De bescherming tegen hoog water wordt door dit project juist groter.

9. **Aantasting van natuur, biodiversiteit en beschermde diersoorten door verkeersbewegingen, lichtmasten en uitstoot stikstof en fijnstof**

Toelichting bij deze zienswijze: De voorgenomen uitbreiding leidt tot een aantasting van de aanwezige (beschermde) natuur en biodiversiteit (flora en fauna), zoals de Natura 2000-gebieden: De Maasduinen en Zelderse Driessen en UNESCO beschermd natuur- en landschapsgebied de Maasheggen. Een sterke toename van grote (kerende) vrachtschepen heeft nadelige gevolgen voor de vissen en landdieren. Ik maak mij hier zorgen over.

Samenvatting reactie: De gemeente deelt deze zorgen niet. Uit de onderzoeken die zijn uitgevoerd voor het bestemmingsplan en MER blijkt dat voor alle milieuaspecten voldaan wordt aan de wettelijk geldende normen. Er zal juist een positieve bijdrage geleverd worden aan het versterken van de natuur, het landschap en de biodiversiteit. Dit wordt ook bevestigd door de andere overheden zoals de provincie en Rijkswaterstaat.

10. **Ontbreken voldoende maatschappelijk draagvlak en communicatie:**

Toelichting bij deze zienswijze: Uit de uitslag enquête (voorjaar 2020, uitslag staat op [www.heijen.info](http://www.heijen.info)) bleek dat 85,7% van de mensen die de enquête hebben ingevuld bezwaar heeft tegen de uitbreiding van de haven. 9,1% had geen bezwaar en 5,2% was neutraal. Reclamant vindt dat er door de gemeente en de initiatiefnemers onvoldoende wordt gezocht naar maatschappelijk draagvlak en dat er onvoldoende over (de gevolgen van) de plannen wordt gecommuniceerd.

Samenvatting reactie: De wijze waarop de enquête samengesteld en verspreid is, is buiten de gemeente omgegaan. Over de waarde van de uitkomsten kan de gemeente dan ook geen oordeel geven en zij neemt de resultaten voor kennisgeving aan. Verder is de gemeente van mening dat een zorgvuldig proces is doorlopen waarbij voldoende is gecommuniceerd. Gewezen wordt onder andere op de drukbezochte informatiebijeenkomsten in d'n Toomp in Heijen (in november 2016 en februari 2020), de klankbordgroepbijeenkomsten (in 2017, 2018 en 2019), de digitale informatiebijeenkomsten (in 2020) en recent nog de vijf excursieavonden (in de zomer van 2021).

11. **Benodigde woningbouw Heijen komt verder onder druk te staan:**

Toelichting bij deze zienswijze: Het is belangrijk dat er in Heijen wordt geïnvesteerd in voldoende woningbouw zodat de leefbaarheid en de balans tussen oud en jong op peil blijft. Mede door het gebrek aan woningbouw is het aantal leerlingen op de basisschool in Heijen in 15 jaar bijna gehalveerd. Door de diverse aanwezige bedrijventerreinen met de bijbehorende milieucirkels en omliggende verkeerswegen zijn er weinig woningbouwlocaties beschikbaar. De voorgenomen uitbreiding zet dit mogelijk verder onder druk.

Samenvatting reactie: De uitbreiding van de Haven Heijen heeft geen enkele invloed op de woningbouwmogelijkheden.

### 3.3 Wijzigingen in vastgesteld bestemmingsplan

De zienswijzen en adviezen hebben uiteindelijk tot de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan voor de havenuitbreiding geleid:

- In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over een nieuwe ontsluitingsroute.
- Een onderwaterdepot en opslag zijn als strijdig gebruik toegevoegd aan artikel 5.3.1.
- In artikel 5 (5.3.2) is een specifieke gebruiksregel toegevoegd over het aantal scheepvaartbewegingen per etmaal.
- Diverse kleine wijzigingen in artikelen.
- In paragraaf 2.4 van de toelichting is een beschrijving opgenomen van de nieuwe ontsluitingsroute.
- In paragraaf 4.7 van de toelichting van het bestemmingsplan is een extra onderbouwing toegevoegd ten aanzien van de Bronsgroene landschapszone.
- In paragraaf 4.8 van de toelichting van het bestemmingsplan is de verwijzing naar artikel 12.2 veranderd in een verwijzing naar artikel 12.3.
- In het dassencompensatieplan (bijlage 15 bij het bestemmingsplan) is *preferent leefgebied* vervangen door *primair foerageergebied*.

Daarnaast zal via een aparte planologische procedure een andere ontsluitingsroute naar de havenuitbreiding worden mogelijk gemaakt. Hierop wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan.

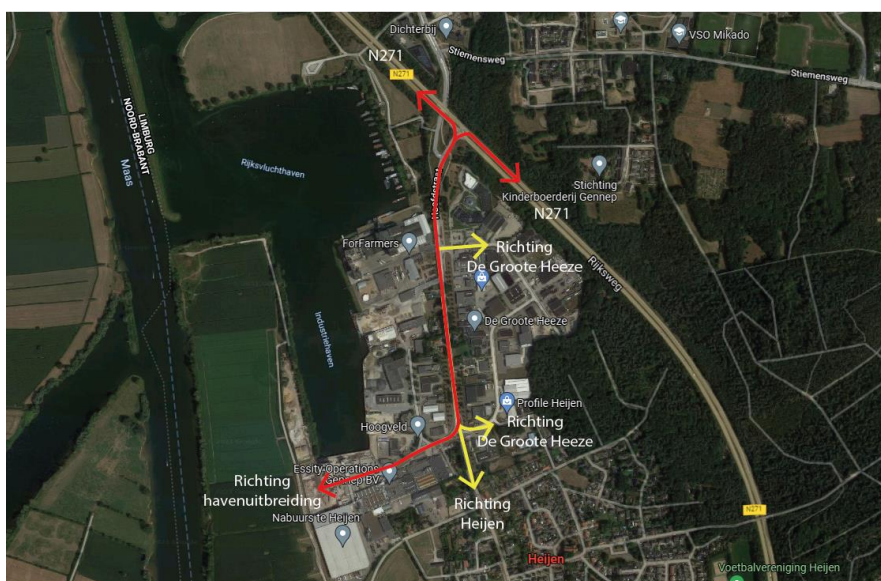
## 4 Ontsluitingsroute

In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op de wijziging van de ontsluitingsroute naar de havenuitbreiding. Deze nieuwe ontsluitingsroute wordt mogelijk gemaakt via een separate planologische procedure. Voor het ontwerpbestemmingsplan Haven Heijn was in alle onderzoeken en het MER uitgegaan van de oorspronkelijke ontsluitingsroute via de Hoofdstraat – Hoogveld. Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan Haven Heijn wordt in dit hoofdstuk gekeken of een nieuwe ontsluitingsroute leidt tot grotere gevolgen voor de leefomgeving dan de oorspronkelijk beoogde ontsluitingsroute. De vraag is of de effecten van de nieuwe ontsluitingsroute binnen de onderzochte effecten vallen in de onderzoeken en het MER. In paragraaf 4.1 wordt kort beschreven hoe de ontsluitingsroute in het ontwerpbestemmingsplan was voorzien. Paragraaf 4.2 beschrijft de nieuwe ontsluitingsroute. De consequenties van deze wijziging voor de omgeving worden beschreven in paragraaf 4.3.

Voor de beschrijving van de consequenties is veelal gebruik gemaakt van reeds eerder uitgevoerd onderzoek – in het kader van de m.e.r. procedure – naar alternatieve ontsluitingsroutes. De nu gekozen ontsluitingsroute valt binnen de destijds onderzochte ontsluitingsvarianten. Een deel van de onderzoeksresultaten uit dat onderzoek is daarom één-op-één van toepassing op de nu gekozen ontsluitingsroute. Daarnaast is gebruik gemaakt van de aanvullende notities die als bijlage 35 t/m 37 zijn toegevoegd en is een nieuwe geluidberekening uitgevoerd.

### 4.1 Oorspronkelijke ontsluitingsroute

Oorspronkelijk was in het ontwerpbestemmingsplan beoogd dat de ontsluiting van de havenuitbreiding vanaf de N271 via de Hoofdstraat – Hoogveld zou gaan verlopen (zie figuur 4.1; rode lijn). Deze route is tevens de huidige ontsluitingsroute van het bestaande bedrijventerrein Hoogveld, waar de havenuitbreiding aan grenst.

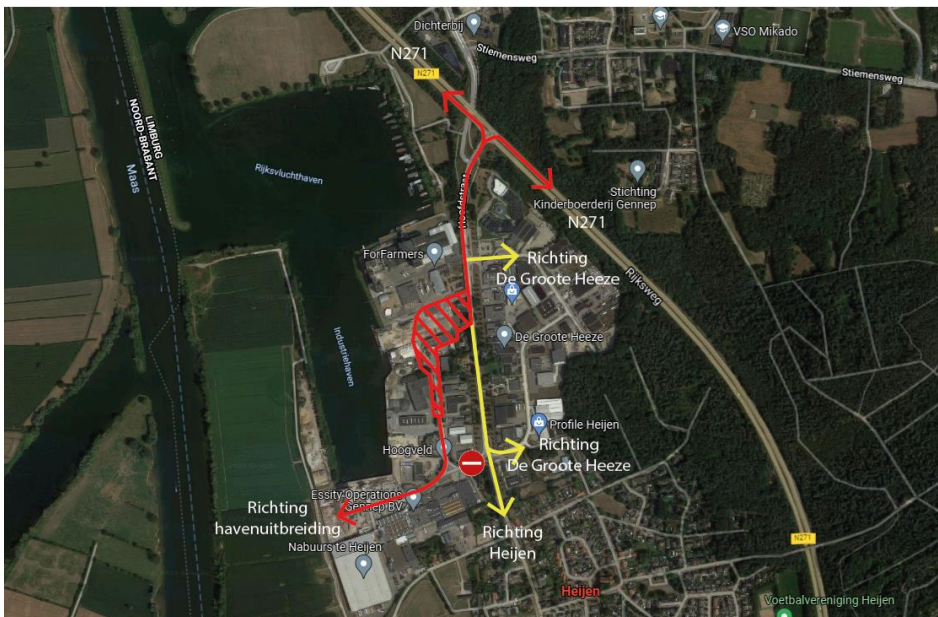


Figuur 4.1

Oorspronkelijke ontsluitingsroute havenuitbreiding in het ontwerpbestemmingsplan (rode lijn). In geel is de ontsluiting richting De Grootte Heeze en de kern Heijn weergegeven.

## 4.2 Nieuwe ontsluitingsroute

Onder andere gelet op de bij de bevolking levende zorgen, het belang van de havenuitbreiding voor de bedrijvigheid en de toekomstige werkgelegenheid, is besloten alsnog te kiezen voor een alternatieve ontsluiting van de havenuitbreiding. Doel van deze wijziging is om zo veel mogelijk woningen aan de Hoofdstraat te ontzien van het vrachtverkeer naar het bestaande bedrijventerrein Hoogveld en de havenuitbreiding. Tevens levert dit een verbetering van de leefomgevingskwaliteit op voor de bewoners van de Hoofdstraat. In figuur 4.2 is door middel van een zoekgebied aangegeven hoe de nieuwe ontsluitingsroute gaat lopen (zie figuur 4.2; rood gearceerd gebied).



Figuur 4.2

Gewijzigde ontsluitingsroute havenuitbreiding in het bestemmingsplan (rode lijn). Het gearceerde gebied is het zoekgebied voor de nieuwe aansluiting tussen de Hoofdstraat en het Hoogveld.

De Hoofdstraat blijft in gebruik voor verkeer richting De Grootte Heeze en de kern Heijen (gele lijn)

De gewijzigde route zal ergens ter hoogte van Hoofdstraat 8 tot Hoofdstraat 10 overgaan naar het Hoogveld. Daarvoor zal een nieuwe afslag worden aangelegd. De exacte ligging van deze afslag en de inrichting hiervan moet nog nader worden bepaald. Dit proces zal samen met de belanghebbenden (o.a. omwonenden) in 2022 worden opgepakt.

Na deze afslag volgt de route de bestaande weg Hoogveld tot aan het nieuwe bedrijventerrein. Het huidige verkeer, dat naar het bestaande bedrijventerrein Hoogveld rijdt, zal ook van deze nieuwe ontsluitingsroute gebruik maken. Dit wordt geregeld door de bestaande overgang van de Hoofdstraat richting Hoogveld (ter hoogte van de kruising Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze) af te sluiten. Dit gebeurt op zodanige wijze dat bij calamiteiten deze oorspronkelijke ontsluitingsroute nog wel gebruikt kan worden door hulpdiensten (bijvoorbeeld middels een slagboom of beweegbare paal). Door het afsluiten van de bestaande aansluiting Hoogveld, zal de Hoofdstraat tussen de nieuwe aansluiting en de kruising Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze alleen nog gebruikt worden door bestemmingsverkeer richting de kern Heijen en een deel van het verkeer richting bedrijventerrein De Grootte Heeze (zie zuidelijke gele pijl in figuur 2.2).

Naast het realiseren van de nieuwe ontsluitingsroute, zal ook gekeken worden naar de inrichting van de rest van de Hoofdstraat en de kruising Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze. Daarbij wordt ook gekeken naar een verkeersveilige fietsroute en een nette landschappelijke inpassing richting het

dorp Heijen. Dit proces zal samen met de belanghebbenden (o.a. omwonenden) worden opgepakt.

## 4.3 Consequenties nieuwe ontsluitingsroute

### 4.3.1 Eerdere onderzoeken naar ontsluitingsvarianten

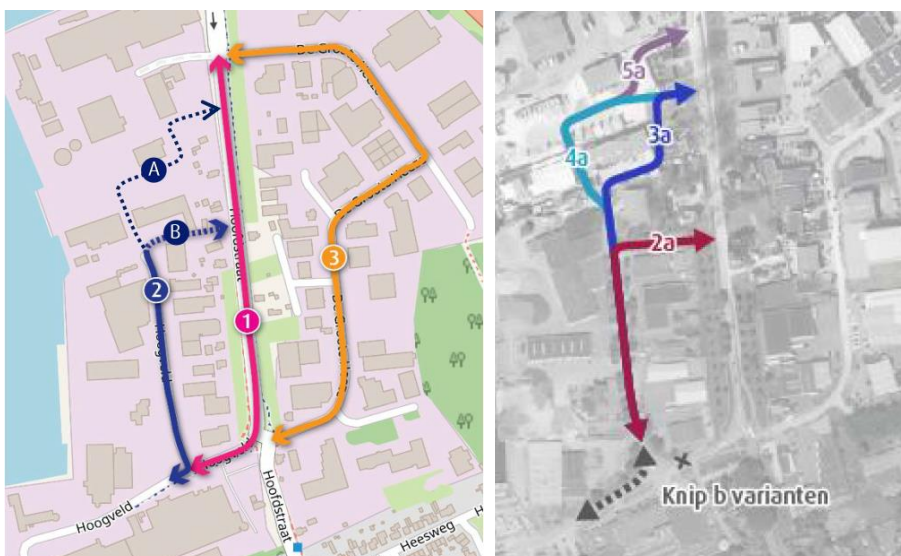
In een eerder stadium is reeds onderzoek verricht naar mogelijke andere ontsluitingsvarianten. In het MER (bijlage 1 bij het bestemmingsplan) zijn de volgende varianten onderzocht:

- Huidige bestaande ontsluiting via Hoogveld – Hoofdstraat (zie figuur 4.3.1; route 1);
- Ontsluiting via een nieuwe verbinding tussen de Hoofdstraat en Hoogveld (zie figuur 4.3.1; route 2a en 2b);
- Ontsluiting via De Grootte Heeze (zie figuur 4.3.1; route 3).

Later zijn daar nog enkele nieuwe varianten aan toegevoegd. Het resultaat van het onderzoek naar die nieuwe varianten is opgenomen in een opleggrapport bij het MER (bijlage 23 bij het bestemmingsplan, Sweco, 24 april 2020). Het gaat om de volgende varianten:

- Varianten 2a, 3a, 4a en 5a zoals weergegeven in figuur 4.3.2.

Deze nieuwe varianten gingen allen uit van het behouden van de bestaande routemogelijkheid via de Hoofdstraat naar het Hoogveld. Die varianten boden dus een extra ontsluitingsmogelijkheid richting Haven Heijen. Omdat de bestaande route voor het meeste verkeer richting het bedrijventerrein korter zal zijn, was destijds de verwachting dat het meeste verkeer deze route zou blijven kiezen in plaats van één van de nieuwe ontsluitingsvarianten. Daarom is voor elke variant ook gekeken naar een variant b (2b, 3b, 4b en 5b), waarin het Hoogveld aan de oostzijde van de weg fysiek wordt afgesloten (zie grijze kruis in het rechter kaartje van figuur 4.3). Hierdoor zal het verkeer – dat gerelateerd is aan het nieuwe bedrijventerrein – ook daadwerkelijk via de nieuwe ontsluitingsvariant rijden.



Links: figuur 4.3.1:Onderzochte ontsluitingsvarianten in MER

Rechts: Figuur 4.3.2: Onderzochte ontsluitingsvarianten in het aanvullende onderzoek (bijlage 23 bij het bestemmingsplan, Sweco, 24 april 2020)

Voor de nieuwe ontsluitingsvarianten is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige effecten, ruimtebeslag, economische gevolgen en de geluidbelasting.

### 4.3.2 Effecten nieuwe ontsluitingsroute

Het zoekgebied voor de nieuwe ontsluitingsroute waar nu, bij vaststelling van het bestemmingsplan, voor is gekozen, komt overeen met routes 3b, 4b en 5b (dus de ligging van 3a, 4a en 5a in combinatie met de afsluiting van de bestaande route) uit het aanvullende onderzoek (bijlage 23 bij het bestemmingsplan). In dit hoofdstuk wordt daarom deels gebruik gemaakt van de onderzoeksresultaten van deze ontsluitingsvarianten om de consequenties van de nieuwe ontsluitingsroute te duiden.

#### Verkeerskundige effecten

De alternatieve ontsluitingsroute leidt het (vracht)verkeer voor bedrijventerrein Hoogveld en de havenuitbreiding over de weg Hoogveld. De weg Hoogveld is in de huidige situatie minder geschikt als gebiedsontsluitingsweg voor het bedrijventerrein vanwege de huidige functie en vormgeving. Om deze wel geschikt te maken voor het aan het bedrijventerrein gerelateerde vrachtverkeer, is een profielbreedte nodig van 7 tot 8 meter.

Bron: Goudappel Coffeng, 30 maart 2020; bijlage 1 bij het opleggrapport dat als bijlage 23 bij het bestemmingsplan is gevoegd.

De nieuwe aansluiting op de Hoofdstraat zorgt voor een nieuw conflictpunt waar gemotoriseerd verkeer en/of langzaam verkeer elkaar kruist. Dit zorgt daar mogelijk voor een beperkte verslechtering van de verkeersveiligheid. Bij de verdere uitwerking van de nieuwe aansluiting moet extra aandacht worden besteed aan het zo klein mogelijk houden van het verkeersveiligheidsrisico.

Positief punt van de nieuwe ontsluitingsroute via het Hoogveld in combinatie met de fysieke afsluiting op het oostelijk deel van het Hoogveld vanuit verkeerskundig oogpunt, is de reductie van (vracht)verkeer op het kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze. Dit blijkt uit het aanvullende onderzoek naar de ontsluitingsvarianten Hoogveld. Bij afsluiting van de bestaande aansluiting richting Hoogveld bij kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze, neemt de verkeersintensiteit op dat kruispunt af. Op de noordelijke tak van het kruispunt reduceert de intensiteit van 5.600 motorvoertuigen per etmaal op basis van de huidige ontsluitingsroute naar 2.500 motorvoertuigen per etmaal als de ontsluitingsroute via Hoogveld loopt. Daaruit blijkt dat ongeveer de helft van het verkeer dat na uitbreiding van de haven over het zuidelijk deel van de Hoofdstraat rijdt, Hoogveld of de havenuitbreiding als bestemming heeft. Het aandeel vrachtverkeer dat die bestemming heeft is zelfs 80% (900 van de 1.100). Wanneer dat verkeer over het Hoogveld wordt geleid, neemt het verkeer op het zuidelijke deel van de Hoofdstraat navenant af. Deze afname van het verkeer zorgt er echter mogelijk maar beperkt voor dat het gevoel van veiligheid op het kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze verbetert als ook niet de kruising gedeeltelijk wordt aangepast. Een reductie van de intensiteiten is dus positief, maar leidt vooral tot een veiliger gevoel in combinatie met waar nodig het aanpassen van het kruispunt.

#### Conclusie verkeerskunde in het kort:

##### Positief

- circa 50% verkeersafname zuidelijk deel Hoofdstraat.

##### Neutraal

- gevoel van verkeersveiligheid kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grootte Heeze verandert niet.

##### Negatief

- extra conflictpunt op Hoofdstraat.



### Ruimtebeslag

In een verdere uitwerking moet de exacte locatie van de aansluiting tussen de Hoofdstraat en het Hoogveld nader worden bepaald. Afhankelijk van de route bestaat de kans dat één of meer panden (gedeeltelijk) gesloopt moeten worden. Het merendeel van deze panden zijn reeds in bezit van de initiatiefnemers. Om de aansluiting tussen de Hoofdstraat en het Hoogveld te realiseren hoeft in principe geen grond of panden aangekocht te worden. Verder zorgt het verbreden van de bestaande weg Hoogveld voor extra ruimtebeslag van circa 1 meter parallel aan het Hoogveld.

Naast dat de nieuwe ontsluitingsroute mogelijk ten koste gaat van één of meer panden, legt het ook beslag op ruimte die nu wordt gebruikt voor bedrijfsactiviteiten op bedrijventerrein Hoogveld. Bedrijfsactiviteiten worden daarmee gehinderd met deels onveilige situaties en deels bedrijfseconomische schade tot gevolg. Hiervoor wordt in de verdere uitwerking van de nieuwe ontsluitingsweg in de separate planologische procedure een oplossing gezocht.

#### Conclusie ruimtebeslag in het kort:

##### Negatief

- Mogelijke sloop woning / bedrijfspanden.
- Ruimtebeslag rondom weg Hoogveld.

### Geluidbelasting

Voor de nieuwe ontsluitingsroute is in beeld gebracht wat de verschuiving in verkeersintensiteiten (zie eerder onder 'verkeerskundige effecten') voor gevolgen heeft voor geluidhinder op omliggende woningen. De eerder onderzochten varianten 3b en 5b liggen op de buitenste rand van het zoekgebied. De geluidbelasting van die varianten geeft daarom de maximale geluidbelasting weer op woningen rondom het zoekgebied. Mocht de route uiteindelijk tussen deze twee varianten in worden aangelegd, dan zal de geluidbelasting op omliggende woningen in principe lager uitvallen. In bijlage 1 zijn 4 kaarten opgenomen. Daarop is het volgende weergegeven:

- de gecumuleerde geluidbelasting (alle bronnen samen bestaand industrieterrein, nieuw bedrijventerrein, scheepvaart en wegverkeer) voor ontsluitingsroute 3B en 5B.
- het verschil in de gecumuleerde geluidbelasting ten opzichte van het eerdere VKA, voor zowel 3B als 5B.

In de analyse is gekeken naar de gecumuleerde geluidseffecten omdat dit iets zegt over de totale geluidervaring in de leefomgeving van bewoners. Uit de berekening blijkt dat, vooral als gevolg van het afsluiten van de bestaande aansluiting op het Hoogveld, de nieuwe ontsluitingsroute op diverse woningen langs de Hoofdstraat leidt tot een afname van de gevelbelasting met maximaal 3,5 dB. Tegenover de afname van geluidhinder voor een aantal woningen langs de Hoofdstraat, staat dat de nieuwe ontsluitingsroute voor een aantal andere woningen leidt tot een beperkte toename van de geluidbelasting. Dit betreft voor een groot deel woningen die aan de gevel grenzend aan de Hoofdstraat te maken krijgen met een afname van geluidbelasting, maar aan de zijde van het Hoogveld een toename ondervinden van geluidbelasting. Deze toename van geluidbelasting is voor de meeste woningen lager dan de afname van de geluidbelasting op de andere gevel. Dit komt doordat deze woningen dicht bij de Hoofdstraat staan dan bij het Hoogveld.

Daar waar de nieuwe aansluiting tussen de Hoofdstraat en het Hoogveld wordt gerealiseerd, zullen woningen te maken krijgen met een toename van de

Bron: Peutz, 2 december 2021, zie bijlage 1 van dit opleg rapport

gecumuleerde geluidsbelasting. Dit komt doordat de nieuwe aansluiting op de Hoofdstraat vlak langs deze woningen komt te liggen. De bijdrage van verkeerslawaaï in de gecumuleerde geluidbelasting zal dan toenemen. In de varianten 3b en 5b is een maximale gecumuleerde geluidtoename berekend van circa 2,2 dB (zie figuur 4.4). Dit geeft een indicatie van de maximale gecumuleerde geluidtoenames als gevolg van een nieuwe aansluiting. Bij een noordelijke aansluiting zal de geluidtoename vooral plaatsvinden bij Hoofdstraat 8, een bedrijfswoning. Bij een meer zuidelijke ligging van de aansluiting ontstaat meer geluidtoename bij Hoofdstraat 14, een burgerwoning. In de aparte planologische procedure voor de ontsluitingsroute zal meer in detail een geluidberekening worden uitgevoerd op basis van het uiteindelijke ontwerp van de ontsluitingsroute. Optimalisatie van de ontsluitingsroute kan dan mogelijk lagere geluidbelastingen opleveren op deze woningen.



Figuur 4.4

Verskil in geluidbelasting ter hoogte van de nieuwe aansluiting tussen Hoofdweg en het Hoogveld. Het verschil is berekend ten opzichte van de oorspronkelijke ontsluitingsroute *inclusief* het planvoornemen.

Bron: Peutz, 2 december 2021, zie bijlage 14 bij dit opleg rapport.

Gesteld kan worden dat met name een verschuiving van de optredende geluidbelasting optreedt als gevolg van de nieuwe ontsluitingsroute. Hierbij zullen sommige woningen c.q. andere gevels van dezelfde woningen een hogere gecumuleerde geluidbelasting ondervinden, terwijl bij andere woningen c.q. gevels van dezelfde woningen juist sprake is van een afname van de gecumuleerde geluidbelasting. De afname van gecumuleerde geluidbelasting op de ene gevel is in de meeste gevallen hoger dan de toename op een andere gevel.

Conclusie geluidbelasting in het kort:

**Positief**

- Gevels van woningen aan de Hoofdstraat krijgen afname geluidbelasting.
- De maximale geluidafname is groter dan de maximale geluidtoename.

**Negatief**

- Gevels woningen die grenzen aan het Hoogveld krijgen waarschijnlijk te maken met een beperkte toename geluidbelasting.

### Luchtkwaliteit

Een verschuiving van circa 100 meter van het (vracht)verkeer van de Hoofdstraat naar het Hoogveld is zodanig beperkt dat dit slechts een kleine invloed zal hebben op de algehele luchtkwaliteit rondom het plangebied. Alleen zeer lokaal kan langs de Hoofdstraat een beperkte verbetering optreden van de luchtkwaliteit. Daar zou dit kunnen leiden tot een verschuiving van woningen naar een lagere gezondheidsklasse (GES-klasse). Dit wordt verder onderzocht in het kader van de separate planologische procedure.

#### Conclusie luchtkwaliteit in het kort:

##### Positief

- Zeer lokaal kan aan de Hoofdstraat de luchtkwaliteit verbeteren.

##### Neutraal

- De luchtkwaliteit rondom het plangebied verandert in het geheel niet.

### Trillingen

Uit de zienswijzen blijkt dat verschillende bewoners langs de Hoofdstraat hinder ondervinden als gevolg van trillingen. Deze hinder is reeds in de huidige situatie aanwezig en is het gevolg van het vrachtverkeer dat naar de bestaande bedrijventerreinen van Hoogveld en De Grote Heeze rijdt. Door de havenuitbreiding is eerder ingeschat dat sprake zal zijn van een toename van de trillingsterkte van 13% (Peutz, 7 december 2018, bijlage 21 bij het bestemmingsplan). Door de nieuwe ontsluitingsroute zal een groot deel van het vrachtverkeer op grotere afstand van de woningen passeren. Er mag dan ook verwacht worden dat de gemiddelde trillingsterkte in vergelijking met de huidige situatie zal verminderen.

#### Conclusie trillingen in het kort:

##### Positief

- Trillingsterkte op woningen Hoofdstraat zal verminderen ten opzichte van de huidige situatie.

### Zand

Uit de zienswijzen blijkt dat verschillende bewoners langs de Hoofdstraat hinder ondervinden als gevolg van zand. Het zand valt van langsrijdend vrachtverkeer van en naar het bestaande bedrijventerrein Hoogveld. Deze hinder is reeds in de huidige situatie aanwezig. Door de nieuwe ontsluitingsroute zal een groot deel van het vrachtverkeer op grotere afstand van de woningen passeren. Tussen het Hoogveld en de woningen staan tevens nog enkele bedrijfspanden. Er mag dan ook verwacht worden dat de hinder als gevolg van zand in vergelijking met de huidige situatie zal verminderen.

#### Conclusie zand in het kort:

##### Positief

- Hinder als gevolg van zand bij woningen Hoofdstraat zal verminderen ten opzichte van de huidige situatie.

### 4.3.3 Conclusie consequenties nieuwe ontsluitingsroute

Voor de vaststelling van het definitieve bestemmingsplan Haven Heijen is gekozen voor een gewijzigde ontsluitingsroute. In dit hoofdstuk is gekeken of een nieuwe ontsluitingsroute leidt tot grotere gevolgen voor de leefomgeving dan de oorspronkelijk beoogde ontsluitingsroute. Samengevat wordt op basis van de nu beschikbare onderzoeken geconcludeerd dat de nieuwe ontsluitingsroute leidt tot:

- beperkt positieve effecten voor woningen langs de Hoofdstraat. Voor de meeste woningen zal een (gemiddelde) afname van geluidbelasting ontstaan, een afname van trillingshinder en van hinder als gevolg van zand. Lokaal kan ook de luchtkwaliteit verbeteren.
- Verkeerskundig ontstaat er een afname van verkeersbewegingen op het zuidelijk deel van de Hoofdstraat.
- Door de nieuwe aansluiting tussen de Hoofdstraat en Hoogveld ontstaat een nieuw conflictpunt. Bij de verdere uitwerking van de nieuwe aansluiting moet extra aandacht worden besteed aan het zo klein mogelijk houden van het verkeersveiligheidsrisico.
- Een verbreding van circa 1 meter van de bestaande weg Hoogveld om de te verwachten verkeersintensiteiten veilig en goed af te wikkelen. Daarbij is ook nadrukkelijk aandacht nodig voor de veiligheid en bereikbaarheid van de ontsluiting van aanliggende percelen aan het Hoogveld, de fietsveiligheid, parkeren en laden en lossen langs het Hoogveld.
- Afhankelijk van de uitwerking van de nieuwe aansluiting tussen Hoofdstraat en Hoogveld moet mogelijk één of meerdere panden worden gesloopt.

De nieuwe ontsluitingsroute leidt daarmee niet tot grotere nadelige effecten op de leefomgeving dan tot nu toe uit de onderzoeken en het MER naar voren is gekomen. Op grond van de te verwachten effecten is de nieuwe ontsluitingsroute haalbaar en uitvoerbaar. Om de aansluiting tussen de Hoofdstraat en het Hoogveld te realiseren hoeft in principe geen grond of panden aangekocht te worden. De nieuwe ontsluitingsroute vormt derhalve geen belemmering voor de uitbreiding van Haven Heijen en levert geen effecten op die groter zijn dan reeds inzichtelijk gemaakt in de onderzoeken en het MER.

## 5 Conclusie

### 5.1 Aanleiding en doel oplegrapport

In de periode van 17 juni tot en met 28 juli 2021 hebben het ontwerpbestemmingsplan en het MER voor de uitbreiding van Haven Heijen voor inspraak ter inzage gelegen. In het MER zijn drie alternatieven onderzocht voor de uitbreiding van Haven Heijen. Op basis van het MER is alternatief 2 met enkele optimalisaties gekozen als voorkeursalternatief (VKA). Op basis van het hydraulica- en nautica-onderzoek is het VKA ten opzichte van alternatief 2 beperkt aangepast. Dit VKA was de basis voor het ontwerpbestemmingsplan.

Er zijn verschillende zienswijzen ingediend en de Commissie voor de m.e.r. heeft een toetsingsadvies gegeven voor het MER. Alle zienswijzen en adviezen zijn samengevat in een nota van zienswijzen en voorzien van een reactie (bijlage 34 bij het bestemmingsplan). In voorliggend oplegrapport is beschreven tot welke wijzigingen de zienswijzen en de adviezen hebben geleid.

### 5.2 Wijzigingen

De zienswijzen en adviezen hebben uiteindelijk tot de volgende wijzigingen in het bestemmingsplan voor de havenuitbreiding geleid:

- In de regels van het bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting opgenomen over een nieuwe ontsluitingsroute.
- Een onderwaterdepot en opslag zijn als strijdig gebruik toegevoegd aan artikel 5.3.1.
- In artikel 5 (5.3.2) is een specifieke gebruiksregel toegevoegd over het aantal scheepvaartbewegingen per etmaal.
- Diverse kleine wijzigingen in artikelen.
- In paragraaf 2.4 van de toelichting is een beschrijving opgenomen van de nieuwe ontsluitingsroute.
- In paragraaf 4.7 van de toelichting van het bestemmingsplan is een extra onderbouwing toegevoegd ten aanzien van de Bronsgroene landschapszone.
- In paragraaf 4.8 van de toelichting van het bestemmingsplan is de verwijzing naar artikel 12.2 veranderd in een verwijzing naar artikel 12.3.
- In het dassencompensatieplan (bijlage 15 bij het bestemmingsplan) is *preferent leefgebied* vervangen door *primair foerageergebied*.

Daarnaast zal via een aparte planologische procedure een andere ontsluitingsroute naar de havenuitbreiding worden mogelijk gemaakt. Hierop is in hoofdstuk 4 nader ingegaan.

### 5.3 Consequenties wijziging ontsluitingsroute

Voor de vaststelling van het definitieve bestemmingsplan Haven Heijen is gekozen voor een gewijzigde ontsluitingsroute. Deze nieuwe ontsluitingsroute wordt mogelijk gemaakt via een separate planologische procedure. In hoofdstuk 4 is gekeken of een nieuwe ontsluitingsroute leidt tot grotere gevolgen voor de leefomgeving dan de oorspronkelijk beoogde ontsluitingsroute. Samengevat

wordt op basis van de nu beschikbare onderzoeken geconcludeerd dat de nieuwe ontsluitingsroute leidt tot:

- beperkt positieve effecten voor woningen langs de Hoofdstraat. Voor de meeste woningen zal een (gemiddelde) afname van geluidbelasting ontstaan, een afname van trillingshinder en van hinder als gevolg van zand. Lokaal kan ook de luchtkwaliteit verbeteren;
- verkeerskundig een afname van verkeersbewegingen op het zuidelijk deel van de Hoofdstraat. In combinatie met een optimalere inrichting voor het kruispunt Hoogveld – Hoofdstraat – De Grote Heeze is dit positief voor de veiligheid en leefbaarheid ter plaatse;
- een nieuw conflictpunt door de nieuwe aansluiting tussen de Hoofdstraat en Hoogveld. Bij de verdere uitwerking van de nieuwe aansluiting moet extra aandacht worden besteed aan het zo klein mogelijk houden van het verkeersveiligheidsrisico;
- Een verbreding van circa 1 meter van de bestaande weg Hoogveld om de te verwachten verkeersintensiteiten veilig en goed af te wikkelen. Daarbij is ook nadrukkelijk aandacht nodig voor de veiligheid en bereikbaarheid van de ontsluiting van aanliggende percelen aan het Hoogveld, de fietsveiligheid, parkeren en laden en lossen langs het Hoogveld.
- de sloop van mogelijk één of meerdere panden, afhankelijk van de uitwerking van de nieuwe aansluiting tussen Hoofdstraat en Hoogveld.

De nieuwe ontsluitingsroute leidt daarmee niet tot grotere nadelige effecten op de leefomgeving dan tot nu toe uit de onderzoeken en het MER naar voren is gekomen. Op grond van de te verwachten effecten is de nieuwe ontsluitingsroute haalbaar en uitvoerbaar. Om de aansluiting tussen de Hoofdstraat en het Hoogveld te realiseren hoeft in principe geen grond of panden aangekocht te worden. De nieuwe ontsluitingsroute vormt derhalve geen belemmering voor de uitbreiding van Haven Heijen en levert geen effecten op die groter zijn dan reeds inzichtelijk gemaakt in de onderzoeken en het MER.

## Bijlage 1: Consequenties op geluidbelasting

21-12-2021

# Gecumuleerde geluidbelasting (VLCUM)

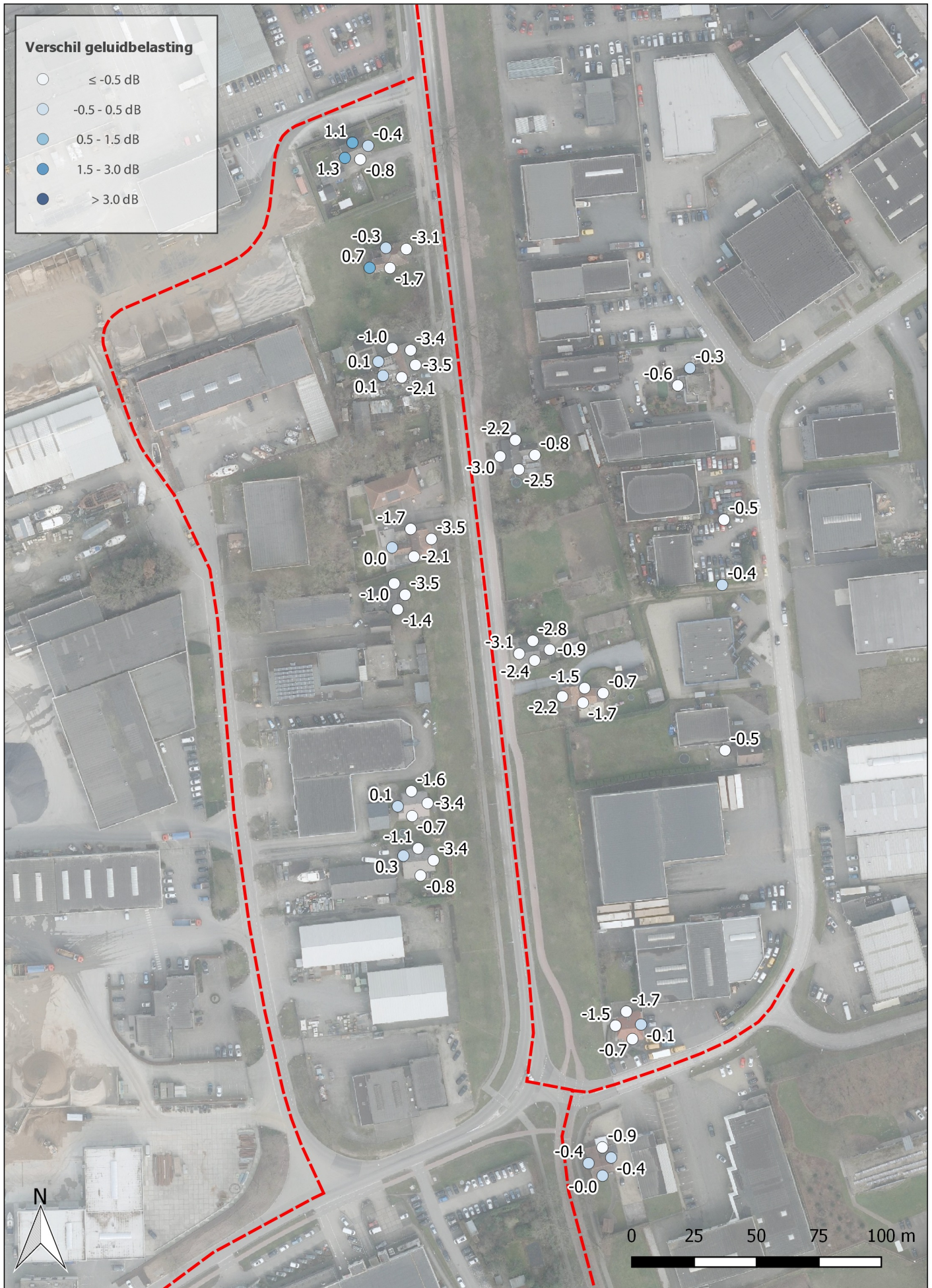
Ontsluitingsvariant 3B





# Vershil gecumuleerde geluidbelasting t.o.v. voorkeursalternatief

Ontsluitingsvariant 5B



# Vershil gecumuleerde geluidbelasting t.o.v. voorkeursalternatief

Ontsluitingsvariant 3B



# Gecumuleerde geluidbelasting (VLCUM)

Ontsluitingsvariant 5B

