

Gebiedsvisie

Havengebied Maasbracht



Ten geleide

Doel integrale gebiedsvisie havengebied Maasbracht

Met deze integrale gebiedsvisie wordt richting en ruimte gegeven aan de verschillende ambities en waarden in het plangebied en huidige verrommeling en oneigenlijk gebruik wordt bestreden. Ook wordt ingespeeld op grote opgaven en ontwikkelingen in de aankomende jaren zoals klimaatverandering en verduurzaming, veranderingen in de scheepvaart en versterking van landschap en vestigingsklimaat. De visie geeft een toekomstbeeld van de gewenste gebiedsontwikkeling richting 2035 en verder.

De gebiedsvisie dient de volgende doelen:

- Het dient als nadere invulling van de gemeentelijke omgevingsvisie (deel-gebiedsvisie) en kan daarmee gebruikt worden bij onderbouwingen van nieuwe bestemmings- /omgevingsplannen ter plaatse.
- Het dient als kader waarmee ruimte wordt gegeven aan gewenste ontwikkelingen en ambities, met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit en economische belangen.
- Het dient als onderbouwing voor de op te stellen contracten met ondernemer(s) in het plangebied die betrokken zijn bij de geplande ontwikkelingen.
- Het dient als input richting Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf voor de erfpachtcontracten van de bedrijven die gevestigd zijn op Bunkerhaven.
- Het dient als input richting Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf ter onderbouwing van de gewenste functies op de landtong.

Opbouw hoofdstuk 1: Inleiding

Korte toelichting van het doorlopen proces voor totstandkoming van de gebiedsvisie, met een overzicht van de wijze waarop verschillende stakeholders zijn meegenomen.

Opbouw hoofdstuk 2: Huidige stand havengebied Maasbracht

Overzicht van het huidige DNA van het plangebied. Na afbakening van het plangebied waar deze visie over gaat en een beschrijving van de cultuurhistorie, wordt het havengebied Maasbracht aan de hand van 4 thema's beschreven: Economie, Ecologie, natuur & landschap, Logistiek en Recreatie. Deze thema's zijn geïdentificeerd op basis van bestaande (beleids)documenten, een bureaustudie en een DNA-sessie met diverse beleidsdomeinen van de gemeente Maasgouw (o.a. Economie, Ecologie, Verkeer en Communicatie).

Opbouw hoofdstuk 3: Ontwikkelingen en ambities

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de verschillende ontwikkelingen en uitdagingen waar het havengebied Maasbracht mee te maken krijgt richting 2035 en verder. Daarnaast worden ambities voor het plangebied weergegeven, evenals een overzicht van de belangrijkste uitkomsten die zijn opgehaald gedurende het participatieve proces.

Opbouw hoofdstuk 4: Toekomstbeeld havengebied Maasbracht

In dit hoofdstuk wordt de gebiedsvisie verbeeld en beschreven. Er zijn hoofdprincipes leidend geweest voor verdere invulling van het plangebied. Deze hoofdprincipes worden beschreven, waarna wordt ingegaan op hoe er invulling is gegeven aan deze hoofdprincipes. Het hoofdstuk sluit af met een toekomstbeeld (kaartbeeld) voorzien van toelichting.

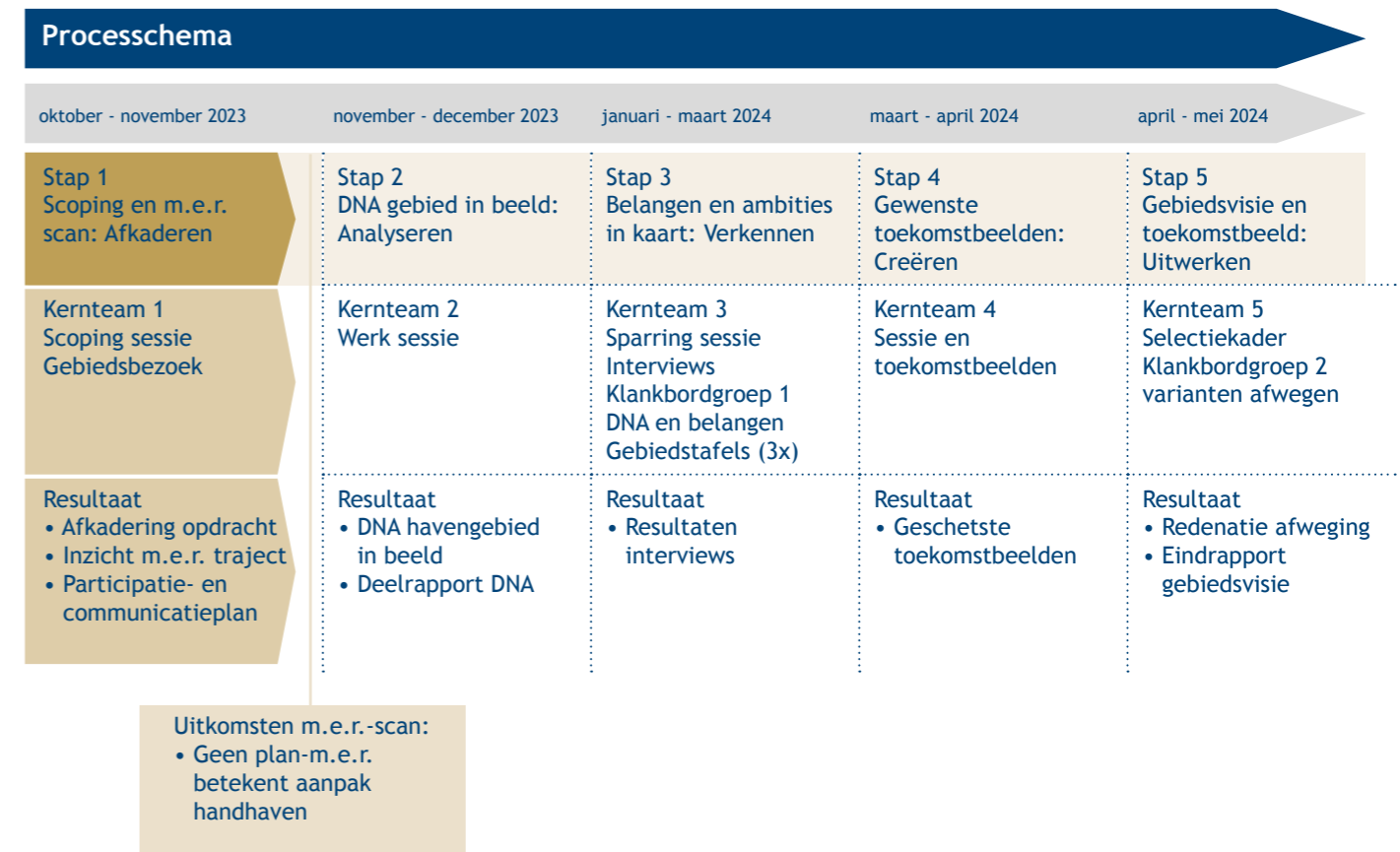
Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	4
	1.1 Proces totstandkoming gebiedsvisie	5
	1.2 Betrekken van stakeholders	6
Hoofdstuk 2	Huidige stand havengebied Maasbracht	8
	2.1 Inleiding	9
	2.2 Cultuurhistorie	10
	2.3 Economie	13
	2.4 Ecologie, natuur en landschap	16
	2.5 Logistiek	27
	2.6 Recreatie	29
	2.7 DNA havengebied Maasbracht	32
Hoofdstuk 3	Ontwikkelingen en ambities	34
	3.1 Ontwikkelingen en uitdagingen voor het plangebied	35
	3.2 Ambities voor het plangebied	37
Hoofdstuk 4	Toekomstbeeld havengebied Maasbracht	38
	4.1 Gebiedsvisie havengebied Maasbracht	39
	4.2 Toekomstbeeld	41
Bijlage 1	Scan mer- (beoordelings)plicht ontwikkelingen Havengebied Maasbracht	48
	1 Introductie op milieueffectrapportage	49
	2 Wat houdt het voornemen in?	50
	3 Voornemen mer(beoordelings)-plichtig?	51
	4 Conclusie	55



1.1 Proces totstandkoming gebiedsvisie

Deze visie is tot stand gekomen door middel van een aantal stappen waarbij input breed is opgehaald en onderzocht, om vervolgens tot één integrale gebiedsvisie en toekomstbeeld te komen. Eerst werd de scope (opgave en afbakening plangebied) van de visie helder, vervolgens zijn het karakter van het gebied (DNA) en belangen & ambities van verschillende stakeholders onderzocht. In de laatste stappen zijn samen met stakeholders gewenste toekomstbeelden opgesteld, die de basis legden voor het toekomstbeeld. In figuur 1.1 is dit schematisch weergegeven.



Figuur 1.1
 Processchema Gebiedsvisie havengebied Maasbracht
 Bron: BCI & RHDHV, 2024

In het participatieve proces is veelvuldig afgestemd met een gemeentelijk kernteam, bestaande uit drie medewerkers van de gemeente Maasgouw. Tweemaal is met een bredere vertegenwoordiging, de Klankbordgroep, van de gemeente overlegd. In verschillende bijeenkomsten is in de vorm van fysieke en digitale (groeps)interviews gesproken met vertegenwoordigers van het plangebied (belanghebbenden). Hierna volgt een toelichting op de stappen uit figuur 1.1 en de wijze waarop de omgeving is betrokken.

Stap 1: Scoping en m.e.r. scan

In stap 1 is het plangebied afgebakend en op basis van de methodiek strategisch omgevingsmanagement bepaald welke stakeholders van belang zijn om te betrekken in dit participatieve proces. Bovendien is een m.e.r. (milieueffectrapportage) scan uitgevoerd bij de start van het traject en aan het einde van het visievormingsproces. Voor activiteiten met mogelijk nadelige gevolgen voor de omgeving en natuur moet namelijk een milieueffectrapportage worden doorlopen, waarmee het milieubelang een volwaardige plaats krijgt in besluitvorming. Uit deze m.e.r. scan zijn geen signalen gekomen voor m.e.r.-plicht van toekomstambities- of ontwikkelingen zoals in deze visie opgenomen.

Stap 2: DNA gebied in beeld

In stap 2 is de ontstaansgeschiedenis van het plangebied in kaart gebracht en zijn de belangrijkste gebiedswaarden (ofwel: het DNA) geïdentificeerd. Hiervoor is gebruik gemaakt van diverse bronnen, deels beschikbaar gesteld door de gemeente Maasgouw. Vervolgens zijn kenmerken van het plangebied op een rij gezet, onder meer tijdens een fysiek bezoek aan het havengebied Maasbracht. Het havengebied is samen met het kernteam van de gemeente bezocht.

Op basis van documentatie (geschiedenis en gebiedskenmerken) en het gebiedsbezoek is een presentatie voorbereid voor de klankbordgroep. Tijdens een werksessie zijn gezamenlijk de belangrijkste waarden van het havengebied Maasbracht aangescherpt en op kaart ingetekend. Deze kaart is gedigitaliseerd en opgenomen in de gebiedsvisie (zie hoofdstuk 2).

Stap 3: Belangen en ambities in kaart

In stap 3 zijn interviews afgenomen met stakeholders die een direct belang hebben in het plangebied, zoals ondernemers, bewoners, publieke partijen (Provincie, Rijkswaterstaat, Rijksvastgoedbedrijf) en Natuurmonumenten. Het gebieds-DNA en de belangrijkste waarden zijn aan hen voorgelegd en getoetst. Daarnaast is aan iedere stakeholder gevraagd wat de belangrijkste ambities zijn ten aanzien van het plangebied. Tot slot is een analyse gemaakt van de belangrijkste opgaven die op het havengebied afkomen, ook dit is met de stakeholders besproken (zie hiervoor ook paragraaf 1.2 en hoofdstuk 3).

Stap 4: Gewenste toekomstbeelden

Nadat alle (groeps)interviews hebben plaatsgevonden is er een gebiedssessie georganiseerd met de vertegenwoordigers van het gebied. Hiervoor zijn alle stakeholders uitgenodigd, evenals gebiedsgebruikers zoals de waterscouting, watersportvereniging en sportvisserij. In deze gebiedssessie zijn de opgehaalde waarden en ambities getoetst en verder aangescherpt. Vervolgens is langs drie deelgebieden (noord, midden en zuid) doorgepraat over een toekomstbestendige inrichting van het plangebied en zijn ideeën en wensen ingetekend.

De gedigitaliseerde kaartbeelden zijn opgenomen in de gebiedsvisie en vormen de basis van het gewenste toekomstbeeld van het havengebied Maasbracht.

Stap 5: Gebiedsvisie en toekomstbeeld

Stap 5 begon met een werksessie met het kernteam. Hierin zijn de resultaten van de (groeps)interviews en de gebiedssessie besproken. Vervolgens zijn voor drie deelgebieden (noord, midden en zuid) keuzes gemaakt richting een toekomstbeeld en de keuzes onderbouwd in samenwerking met de Klankbordgroep (beschreven in hoofdstuk 4). Dit legde samen met het DNA de basis voor deze gebiedsvisie.

1.2 Betrekken van stakeholders

De betrokken stakeholders in dit participatieve proces zijn op te delen in vier groepen: publieke stakeholders, bedrijven in het plangebied, betrokken partijen in het plangebied en overige partijen buiten het plangebied. Hieronder is kort toegelicht op welke wijze de stakeholders zijn betrokken in het participatieve proces.

Publieke stakeholders

- Kernteam gemeente Maasgouw; tijdens telefonische en fysieke/digitale bijeenkomsten heeft afstemming plaatsgevonden met de ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente. Het Kernteam was onder andere verantwoordelijk voor het houden van overzicht, het bewaken van de planning en het informeren en betrekken van belangrijke stakeholders bij het participatieve proces.

- Klankbordgroep gemeente Maasgouw; tweemaal bijeengeroepen voor een fysieke bijeenkomst op het gemeentehuis. De eerste keer is een DNA sessie georganiseerd, de tweede keer zijn er hoofdkeuzes gemaakt voor de gebiedsvisie. De klankbordgroep is uitgenodigd voor de gebiedssessie en heeft schriftelijk feedback geleverd op de concept gebiedsvisie.
- Rijksvastgoedbedrijf; in een digitaal groepsinterview zijn het gebieds-DNA en de belangrijkste waarden voorgelegd en getoetst. Rijksvastgoedbedrijf is uitgenodigd voor de gebiedssessie en heeft digitaal en schriftelijk feedback geleverd op de concept gebiedsvisie.
- Rijkswaterstaat; in een digitaal groepsinterview zijn het gebieds-DNA en de belangrijkste waarden voorgelegd en getoetst. Rijkswaterstaat is uitgenodigd voor de gebiedssessie en heeft digitaal en schriftelijk feedback geleverd op de concept gebiedsvisie.
- Provincie Limburg; in een digitaal groepsinterview zijn het gebieds-DNA en de belangrijkste waarden voorgelegd en getoetst, ook heeft de provincie ambities voor het plangebied richting de toekomst uitgesproken. Er is gesproken met provinciale medewerkers vanuit ecologie, planologie en economie. De provincie Limburg is uitgenodigd voor de gebieds-sessie en heeft digitaal en schriftelijk feedback geleverd op de concept gebiedsvisie.

Bedrijven in het plangebied

- Bedrijven; in een digitaal groepsinterview zijn het gebieds-DNA en de belangrijkste waarden voorgelegd en getoetst. Bovendien hebben bedrijven ambities voor het plangebied richting de toekomst uitgesproken. Bedrijven zijn uitgenodigd voor de gebiedssessie.

Betrokken partijen in het plangebied

- Natuurmonumenten; in een digitaal groepsinterview, samen de afdeling ecologie van de provincie Limburg, zijn het gebieds-DNA en de belangrijkste waarden voorgelegd en getoetst. Natuurmonumenten heeft ambities voor het plangebied richting de toekomst uitgesproken en is daarnaast uitgenodigd voor de gebiedssessie.
- Bewoners woonboten/(bedrijfs)woningen; bewoners uit het plangebied zijn per brief uitgenodigd voor een fysiek interview op het gemeentehuis. In dit interview zijn het gebieds-DNA en de belangrijkste waarden voorgelegd en getoetst. Daarnaast hebben bewoners hun ambities voor het plangebied richting de toekomst uitgesproken. Bewoners zijn uitgenodigd voor de gebiedssessie.
- Waterscouting, watersportvereniging en sportvisserij; deze gebruikers van het gebied zijn uitgenodigd voor de gebiedssessie.

Overige partijen buiten het plangebied

- Overige partijen, zoals inwoners van Maasbracht of recreanten, ontvangen informatie via een buurtkrant, lokale krant of nieuwsbrief op de website van de gemeente Maasgouw.



Figuur 1.2
Sfeerbeeld en schets gebiedssessie
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Huidige stand havengebied Maasbracht

2.1 Inleiding

De focus van deze integrale gebiedsvisie ligt op het “havengebied Maasbracht”. In figuur 2.1 is het plangebied afgebakend. Op de kaart zijn ook andere gebieden weergegeven (bedrijventerreinen of woongebieden). In het rapport wordt naar deze gebieden gerefereerd wanneer dit van belang is. Bijvoorbeeld wanneer er sprake is van interactie (zoals zichtlijnen) tussen een gebied en het plangebied.



Figuur 2.1
Afbakening plangebied
Bron: BCI & RHDHV, 2024

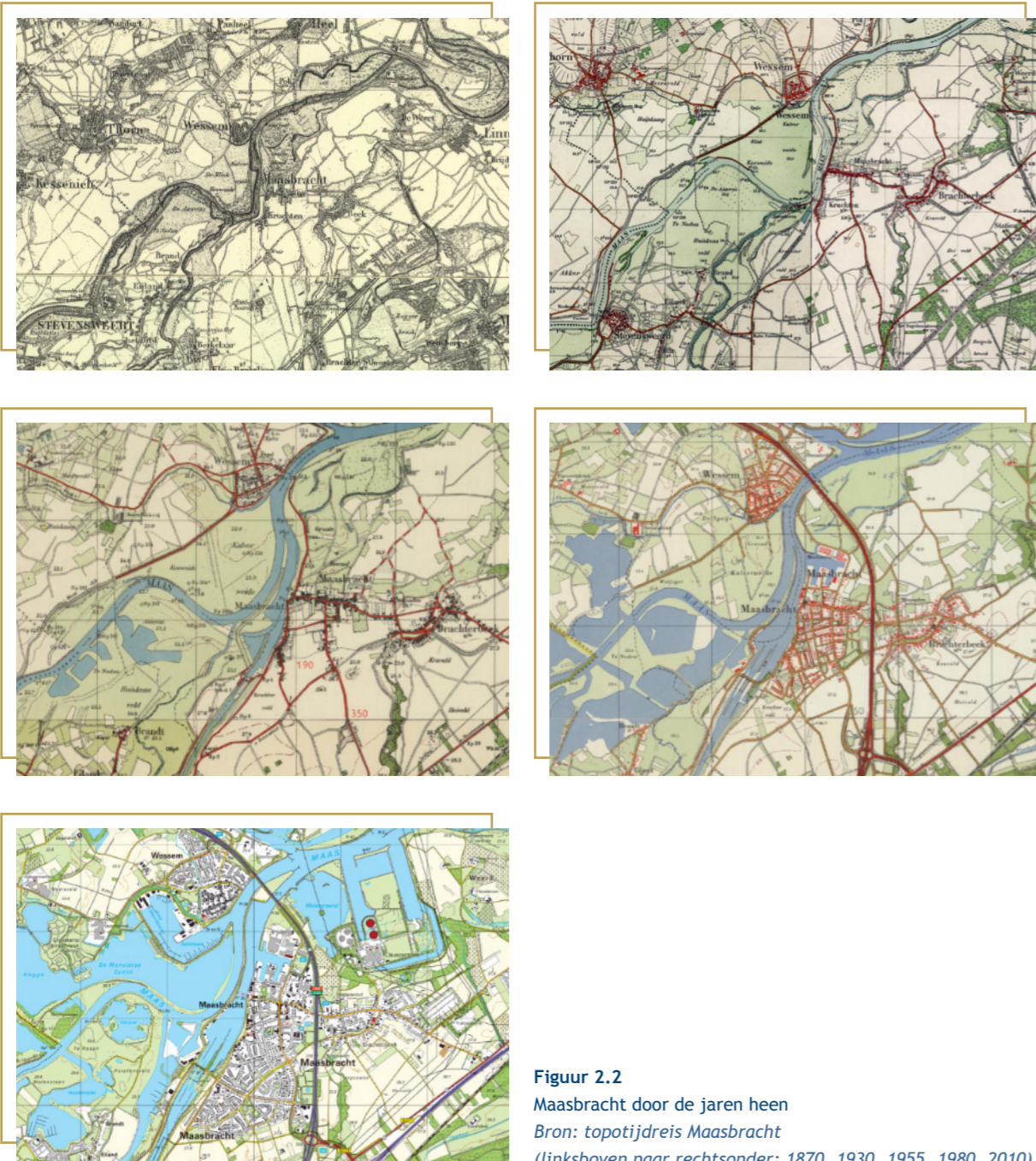
Leeswijzer hoofdstuk 2

Allereerst komt cultuurhistorie aan bod. In deze paragraaf wordt het ontstaan van het dorp Maasbracht aan het water in beeld gebracht en komt het belang van waterwegen en binnenvaart voor bewoners en de identiteit van het plangebied aan bod. De rest van dit hoofdstuk bestaat uit een beschrijving van en toelichting op 4 thema's (Economie, Ecologie, natuur & landschap, Logistiek en Recreatie). Ieder thema sluit af met kwaliteiten en knelpunten.

2.2 Cultuurhistorie

Ontstaansgeschiedenis

Maasbracht is een dorp ontstaan in de vroege middeleeuwen aan de oever van de Maas. Maasbracht heeft haar naam dan ook te danken aan de ligging aan de Maas. 'Bracht' is afkomstig van het diep geploegde akkerland, ontgonnen voor de grindwinning van waaruit het land met de Maasplassen is ontstaan. Maasbracht is als lintdorp aan de Maas naar het zuiden verder uitgebreid. Deze lintdorpen gelegen op hogere grond en met de ligging aan de Maas waren uiterst geschikt als woonplaats.



Figuur 2.2
Maasbracht door de jaren heen
Bron: *topotijdreis Maasbracht*
(linksboven naar rechtsonder: 1870, 1930, 1955, 1980, 2010)

Op historische kaarten van Maasbracht zijn er grote veranderingen te zien in het landschap:

- 1870: Maasbracht is ontstaan aan de Maas en ten zuiden van Maasbracht ligt dan nog het dorpje Kruchten. In de omgeving zijn verschillende wateren aanwezig: de 'Oude Maas' is een smalle zijtak geworden aan de Maas die door het landschap meandert van zuid naar noord. Het dorp Wessum ligt aan de overzijde van de rivier en de Thorner beek mondt ten zuiden van het dorp uit in de Maas. Er zijn brede uiterwaarden aanwezig. De Maas was vanaf 1860 slecht bevaarbaar; veel water werd onttrokken aan de rivier door kanalen die water naar de Kempen brachten.
- 1930: Ten zuiden van Maasbracht is de kolenhaven met kolentip van het Rijkskolentipbedrijf in gebruik genomen. De kolenhaven lag aan een zijtak van de rivier de Maas. Vanuit Zuid-Limburg werden kolen per trein vervoerd naar de haven en daar op schepen geladen. Op de kaart van 1930 is een lijn te zien die de ligging van het toekomstige Julianakanaal laat zien (op dat moment in aanleg).
- Einde WOII: 240 schepen werden in de haven opgeblazen. De behoefte aan reparatie van deze schepen zorgde ervoor dat in de haven een scheepsbouw- en reparatiecluster ontstond.
- 1955: In 1935 wordt het Julianakanaal geopend en ter hoogte van Maasbracht en de oude kolenhaven ligt het Sluizencomplex Maasbracht. Maasbracht ligt vanaf dit jaartal niet meer aan de Maas, maar aan de haven en het kanaal. Op de historische kaart is zichtbaar dat in de uiterwaarden langs de Maas plassen ontstaan ten behoeve van grindwinning.
- 1980: vanaf het eind van de jaren '60 worden ten noorden van Maasbracht de snelweg A2 en verschillende havens aangelegd ten behoeve van de industrie en bedrijvigheid. Het sluizencomplex Maasbracht werd in 1964 gemoderniseerd en grotere kolken werden aangelegd naast de bestaande, kleinere sluis. Op de landtong tegenover Maasbracht vestigen zich verschillende (scheeps)bedrijven en gaat grindwinning op grote schaal verder.
- 2010: Het gebied rond de Maas bij Maasbracht bestaat inmiddels uit een waterrijk gebied: de Maasplassen. Deze plassen worden gebruikt voor watersport, recreatie en natuur. In 2012 is de oostelijke kolk van de sluis verlengd.

Havennijverheid

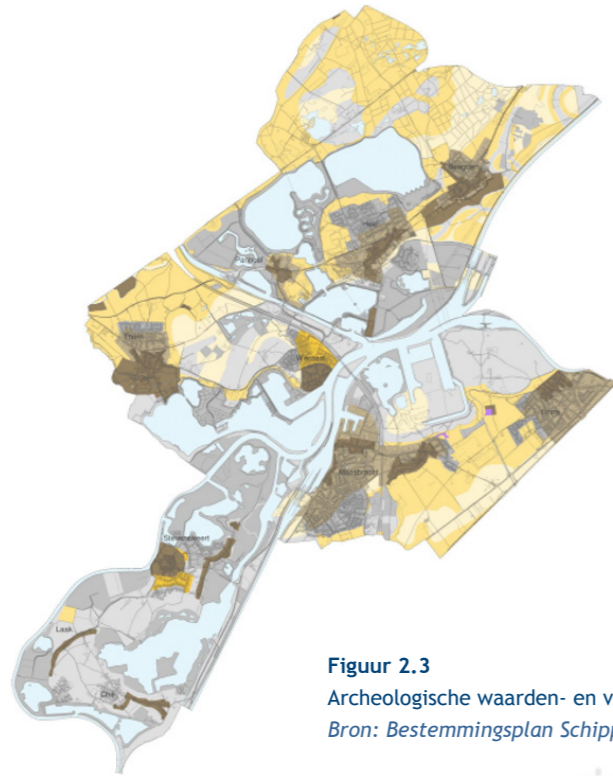
Met de aanleg van het Julianakanaal in 1929 wordt de havennijverheid enorm gestimuleerd. Met het Julianakanaal -in combinatie met de bouw van de sluis- groeit Maasbracht uit tot een van de grootste binnenvaarthavens in Nederland. De rijke binnenvaarthistorie is nog steeds voelbaar bij een bezoek aan het dorp. Zo is in Maasbracht het Maas- en Scheepvaartmuseum te vinden. Maasbracht is een belangrijke spil, met name als haven en de bijbehorende bedrijventerreinen voor de beroepsvaart.

Cultuurhistorisch erfgoed

De gemeente Maasgouw kent een rijke, zichtbare geschiedenis. Ook archeologisch gezien kent de gemeente waarden. Het historisch bodemarchief wordt gekoesterd en staat benoemd in de Nota archeologiebeleid 2019. Dit zorgt voor actieve bescherming van de archeologische waarden. Dit bodemarchief strekt zich uit over de hele gemeente en kenmerkend zijn de drie deelgebieden: kernen, landelijk gebied en Maasplassen.

Naast deze archeologische waarden kent Maasbracht ook nog verschillende rijksmonumenten zoals kerken, kapellen, oude boerderijen en oude woonhuizen. Aan de haven/Julianakanaal zijn twee Rijksmonumenten aanwezig: de Sint Gertrudiskerk en een villa (eind 19e eeuw).

Het gebouw 'de Kolentip' is geen monument, maar wel een belangrijk gebouw wat veel verteld over de historie van het plangebied. Hetzelfde geldt voor het sluiscomplex Maasbracht (inclusief de oude sluis) wat een imposant bouwwerk is dat de aansluiting van het Julianakanaal met de rivier markeert.



Figuur 2.3
Archeologische waarden- en verwachtingenkaart
Bron: Bestemmingsplan Schippersdock Wessem

Cultuurhistorische waarde havengebied Maasbracht

Het havengebied Maasbracht wordt gekenmerkt door afgraving van de Maasplassen. Hierop volgend is de industriële cultuur van Maasbracht gevormd met daarbij behorende bouwwerken, zoals de kolentip en de oude sluis(kolk). Met de aanleg van het Julianakanaal in 1929 wordt de havennijverheid enorm gestimuleerd. Met het Julianakanaal -in combinatie met de bouw van de sluis- groeit het uit tot een van de grootste binnenvaarthavens in Nederland. Het binnenvaartmuseum geldt als een van de trekpleisters, net als het imposante stuw- en sluiscomplex voor binnenvaartschepen. Ondanks de aanwezigheid van veel verschillende cultuurhistorische waarden, zijn de waarden niet altijd optimaal leesbaar / beleefbaar in het plangebied.

2.3 Economie

Gebiedsgebruikers

Lange tijd was de Maas niet bevaarbaar, onder meer omdat België veel water onttrok. In 1929 was de Maasverbetering gereed (tussen Grave en Maasbracht). Omdat de rivier stroomopwaarts nog onbetrouwbaar was, was het handig om in Maasbracht een overslag te realiseren. Steenkool was het belangrijkste overslaggoed, later werden ook zand, grind en andere grondstoffen overgeslagen.

Eind 1929 werd de kolentip in gebruik genomen. De kolentip maakte het mogelijk om kolen in Maasbracht op schepen te laden. Na de opening van het Julianakanaal werd de kolentip overbodig en uiteindelijk in 1935 gesloten. Het voormalige restaurant de Kolentip -met als onderstel de voormalige installatie- doet nog herinneren aan deze tijd. Andere overblijfselen van deze tijd zijn veel economische activiteiten op de kade van Maasbracht (binnenvaart, pleziervaart) en Wessem (*t Veerhuis, voormalige veerpont voor aanleg van de A2).

Een belangrijke functie in het plangebied is de sluis. Het vormt de overgang tussen het Julianakanaal en de Maas en bestaat uit drie sluiscolken. Met een verval van bijna 12 meter hebben de sluisen het hoogste verval van alle sluisen in Nederland.

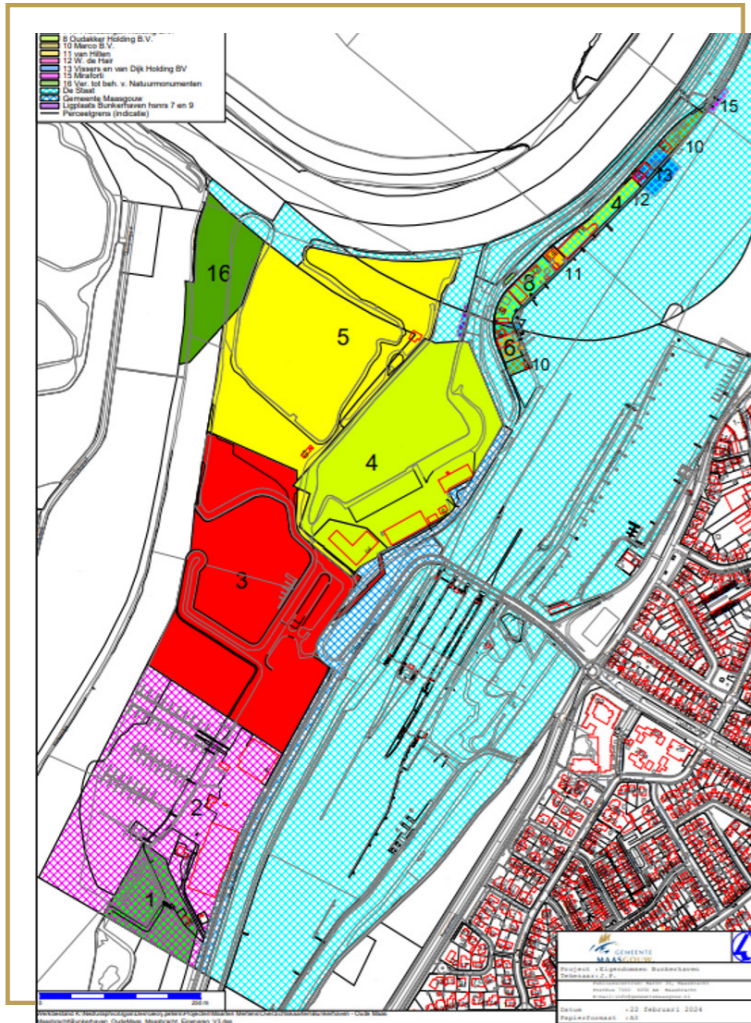
Naast de sluis is hier de bediencentrale gevestigd van Rijkswaterstaat (figuur 2.4). Deze valt net buiten het havengebied Maasbracht maar speelt wel een belangrijke rol. Van hieruit begeleidt Rijkswaterstaat de scheepvaart op de Maas vanaf de Belgische grens tot aan Venlo. Ook treedt de bediencentrale op als coördinatiepunt bij ongevallen, calamiteiten en waterverontreinigingen.



Figuur 2.4
Bediencentrale Rijkswaterstaat
Bron: BCI & RHDHV, 2024

In het plangebied zijn verschillende bedrijven gevestigd, zoals weergegeven in figuur 2.5. Het plangebied wordt naast bedrijven (scheepsreparatie, scheepsonderhoud, oliehandel) ook gebruikt door recreatieve organisaties (watersportvereniging, waterscouting, pleziervaarten).

Het gebiedseigendom is grofweg in twee delen te splitsen: het eigendom van Rijkswaterstaat bestaat uit de bedrijfskavels aan de kant van het Julianakanaal die in erfpacht worden uitgegeven en de landtong aan de noordzijde die tot onder de A2 loopt. Aan de Maaszijde zijn de kavels in eigendom van de gevestigde bedrijven.



Figuur 2.5
Gebruikers en eigendomssituatie
havengebied Maasbracht
Bron: Gemeente Maasgouw, 2024

Economische waarde

Bedrijvenprofiel

In het plangebied zijn bedrijven gevestigd die actief zijn in het onderhoud van binnenvaartschepen, zand en grind en watersport. Historisch gezien passen deze clusters bij het plangebied en zijn dan ook logischerwijs gevormd. Kenmerkend van deze bedrijfsfuncties is het extensief ruimtegebruik met een brede werkstrook op het water en het open terrein dat vaak goed zichtbaar is.

Ecosysteem van binnenhavens

Het havengebied Maasbracht is onderdeel van het ecosysteem van binnenhavens in de bredere regio van gemeente Maasgouw. Deze havengebieden hebben aanvullende functies:

- **Maasbracht:** is een belangrijk knooppunt voor de binnenvaart op de Maas. Het heeft goede faciliteiten voor vrachtverwerking en overslag. Ook is de pleziervaart een belangrijke economische activiteit. Er worden verschillende goederen geladen en gelost, met name bulkgoederen en incidenteel stukgoed. Scheepvaart (bestemd voor de andere drie havens) kan in Maasbracht gebruik maken van de bunkerfaciliteit.
- **Prins Mauritshaven Wessem:** is bekend om zijn jachthaven en recreatieve activiteiten. Het heeft faciliteiten voor pleziervaartuigen en vormt een populaire bestemming voor watersportliefhebbers. De nautische boulevard is een thematisch bedrijventerrein voor de pleziervaart (een 'one stop shop' voor pleziervaart).
- **Industriehaven Koeweide:** deze haven herbergt voornamelijk bedrijven in de scheepsbouwsector (Tinnemans en Linssen Yachten). Op- en overslag vindt voornamelijk plaats bij De Heus (agrarische producten).
- **Kanaal Wessem-Nederweert:** huisvest diverse soorten industrieën, voornamelijk zand, grind, op- en overslag, bewerking en bouwmaterialen. Bedrijven hier zijn actief in sectoren zoals transport, bouwmaterialen en soms ook lichte industrie.

Economische en logistieke waarde

In 2019 was de directe- en indirecte economische toegevoegde waarde van bedrijven op watergebonden kavels mét een wateraansluiting voor binnenvaartschepen (bijvoorbeeld een kade) op de vier haventerreinen samen respectievelijk 52 miljoen en 45 miljoen euro.

Het ecosysteem van binnenhavens in Maasgouw heeft ook een belangrijke logistieke functie in de nationale en grensoverschrijdende watercorridors. De totale overslag in het hele havengebied van de gemeente Maasgouw (getallen hebben betrekking op 2019) is onderverdeeld in zand en grind (ca. 0,6 miljoen ton) en veevoeder (ca. 0,55 miljoen ton).

Werkgelegenheid en BRP

Het havengebied Maasbracht maakt onderdeel uit van het bedrijventerreinenareaal in de bredere regio van Limburg. De economische functie van bedrijven op bedrijventerreinen is belangrijk voor de Midden-Limburgse economie, wat blijkt uit onderzoek van Ecorys (2020) naar nautische bedrijvigheid in Midden-Limburg. Met iets meer dan 1/3e van de totale werkgelegenheid in Midden-Limburg op bedrijventerreinen wordt bijna 2/3e van het bruto regionaal product gerealiseerd. Dit duidt op een hoge arbeidsproductiviteit per medewerker en onderschrijft ook het belang van de bedrijventerreinen zoals het havengebied Maasbracht.

Box 1 - Definitie watergebonden en water verbonden bedrijf

- **Watergebonden bedrijf:** bedrijven die direct gebruik maken van het water door een eigen kade en/of overslagactiviteiten (kadegebonden).
- **Water verbonden bedrijf:** water verbonden bedrijven hebben geen eigen aansluiting op een kade, maar profiteren wel van de watergebonden overslaginfrastructuur en zijn soms ook afhankelijk van watergebonden bedrijven.

Dat houdt in dat de aanwezigheid van een kade een minimale vereiste is voor een haven gebonden bedrijventerrein of voor een nabijgelegen haven verbonden terrein.

Kwaliteiten en knelpunten economische functie

Kwaliteiten	Knelpunten
Het plangebied heeft een sterk en passend profiel dat bestaat uit het onderhoudscluster rond de binnenvaart, zand en grind overslag en watersport. Het plangebied heeft toegevoegde waarde en is aanvullend op de andere havens in Maasgouw.	Binnen het huidige bestemmingsplan is een diversiteit aan bedrijfsvestigingen mogelijk. Dit betekent dat bij vertrek van een bedrijf een ander bedrijf in de plaats kan komen dat geen gebruik maakt van een watergebonden kavel, of de huidige milieucategorie, of niet past binnen het nautisch-logistieke- / watersportcluster.
Het plangebied biedt watergebonden bedrijfskavels die schaars zijn in Nederland.	Op sommige kavels wordt nog niet de volledige potentie benut, bijvoorbeeld door veroudering of inefficiënt gebruik van de kavel.
Het plangebied is een formele ligplaats van Rijkswaterstaat en vervult een functie ten opzichte van de sluizen en binnen het systeem van de (inter) nationale vaarroutes.	Er zijn woningen gevestigd in bedrijfsgebied met een hoge milieucategorie.
In het plangebied zijn bedrijven tot en met milieucategorie 5 toegestaan.	Het gebied aan de noordkant van de landtong heeft een formele functie als wachthaven maar wordt momenteel op een onduidelijke manier benut, dit oogt verrommeld.

2.4 Ecologie, natuur en landschap

2.4.1 Ecologie op en rondom de landtong

Het havengebied Maasbracht is zelf geen onderdeel van Natuurnetwerk Nederland, maar het plangebied wordt wel omgeven door waterrijke natuur. Veel van deze gebieden zijn onderdeel van Natuurnetwerk Nederland en sommige delen hiervan zijn aangemerkt als Natura 2000 gebied.



Figuur 2.6
Natuurnetwerk Nederland rondom het plangebied
Bron: atlasleefomgeving.nl

Natuur en biodiversiteit zijn kwaliteiten die naast de Natura 2000 gebieden terug te zien zijn in de groene oevers binnen het plangebied. Een glooiende begroeide oever biedt een betere toegankelijkheid voor watervogels en andere zoogdieren van water naar land dan een 'harde' oever of kade.

Vanwege de grote hoeveelheid water vormt de gemeente Maasgouw een belangrijk leefgebied voor de bever. Naast het creëren van nieuwe natuur is er ook de wens voor het aanbrengen van differentiatie in bestaand groen zoals het invoeren van een gedifferentieerd maaibeheer van bermen.

Groenblauwe netwerk

Het groenblauwe netwerk van natuurgebieden, verbindingzones (beekdalen), Maas en Maasplassen is kenmerkend voor de gemeente Maasgouw en heeft om meerdere redenen een belangrijke functie. Naast de klimaatbestendigheid van het groenblauwe netwerk biedt de verbindende factor van dit netwerk kansen voor de biodiversiteit van het plangebied. Met de vele versnipperende natuurgebieden in Nederland is het behouden en versterken van dit groenblauwe netwerk van belang.



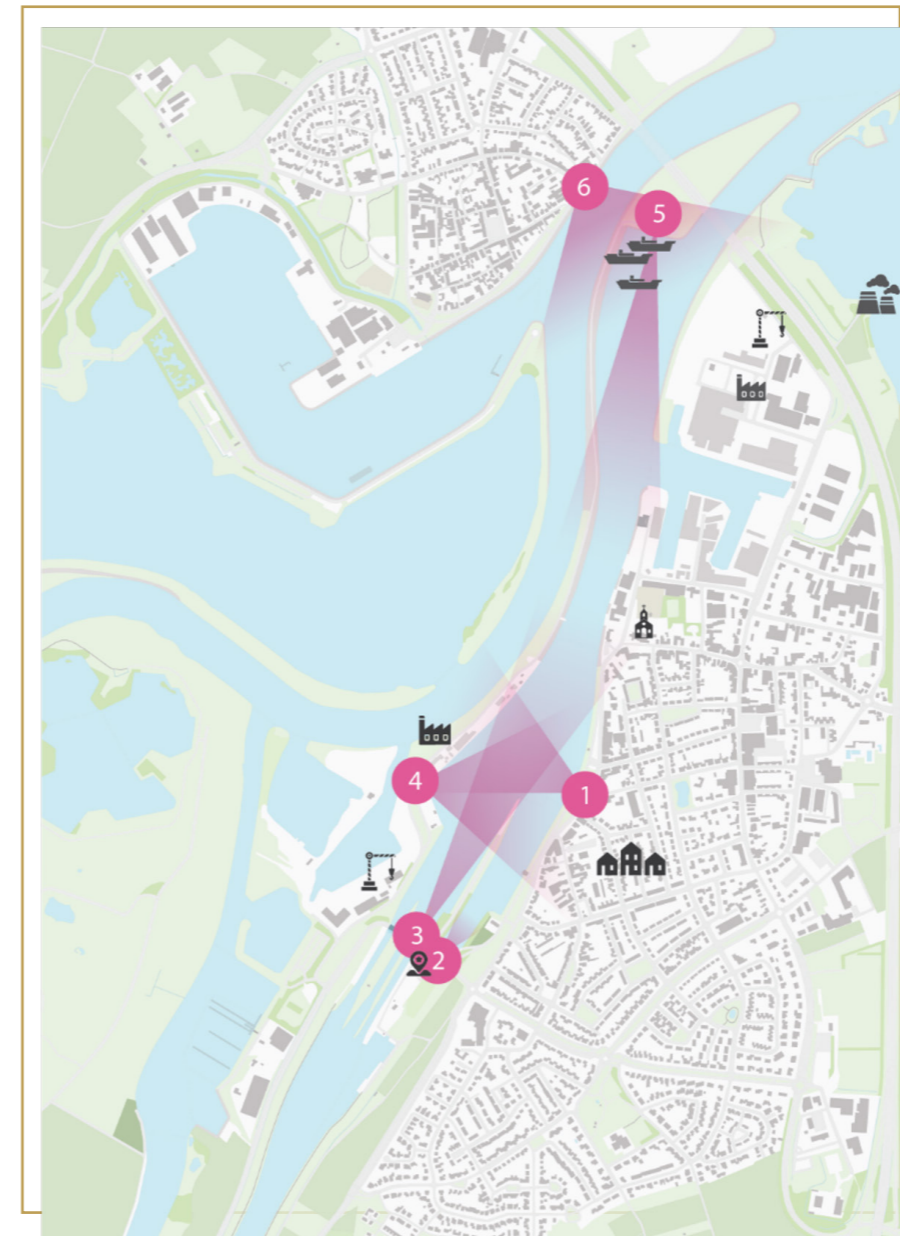
Ecologisch beheer

Op verschillende manieren wordt langs de Maas de ecologische waterkwaliteit verbeterd door het areaal riviernatuur te vergroten en verbeteren. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan het leefgebied van riviergebonden planten en dieren. Rondom de Maas gaat het om natuurvriendelijke oevers, het maken van meestromende geulen direct stroomopwaarts van het havengebied en het natuurvriendelijker inrichten van een beekmonding in het havengebied van Wessems. Er wordt een nieuwe kwelgeul aangelegd en een bestaande oevergeul wordt ecologisch opgeknapt. Dit gebeurt op locaties binnen de gemeenten Beesel, Maasgouw, Boxmeer, Roermond, Venlo, Gennep, Mook en Middelaar en Waalwijk (Heusden). De Maasoeveren in het plangebied dienen in samenhang met omliggende natuurontwikkelingsprojecten ontwikkeld en beheerd te worden. Hiermee kan worden bijgedragen aan ecologische verbindingen.

2.4.2 Beeldkwaliteit

Zichtlijnen en ruimtes

Figuur 2.7 toont een schematische weergave van een aantal belangrijke zichtlijnen binnen het plangebied. Binnen deze zichtlijnen staan zowel natuur als industrie centraal. Maasbracht kent een robuuste 'skyline' mede door de Clauscentrale die al vanaf de snelweg te zien is. De geclusterde industrie is vanaf Wessems, evenals het eiland binnen het plangebied, goed zichtbaar. Door de natuurlijk begroeide oevers wordt deze harde industrie ingekaderd en verzacht voor het oog. De landtong evenals de groene kade van Maasbracht spelen voor deze zichtlijnen dan ook een belangrijke rol. In de tabel worden de genummerde zichtlijnen nader toegelicht.



Figuur 2.7
Imposante zichtlijnen gemeente Maasgouw
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Zichtlijn 1. Impressie 1



Vanaf de boulevard van Maasbracht zijn verschillende zichten richting het water en de landtong aan de overzijde:

Impressie 1

Ter hoogte van de kerk en boulevard (noordzijde Havenstraat) is de groene landtong aan de overzijde met groene oevers en aangemeerde schepen zichtbaar. Deze gaat richting het zuiden langzaam over in een gebied waar de loodsen en kranen staan. Op de groene landtong kan het beeld soms verrommeld overkomen als het gebied wordt gebruikt door kampeerders, gepaard gaand met campers en tenten in het gebied.

Zichtlijn 1. Impressie 2



Impressie 2 en 3

Ter hoogte van de Havenstraat is het water (kanaal) goed zichtbaar met aan de overzijde een groene oever met (scheeps)bedrijvigheid, kranen en schepen. De schepen langs de boulevard en schepen en loodsen aan de overzijde van de rivier versterken het scheepvaartkarakter van Maasbracht. Het beeld van Maasbracht naar de overzijde van de rivier waar de bedrijven aanwezig zijn, oogt op sommige plekken verrommeld.

Zichtlijn 1. Impressie 3



Zichtlijn 2. Impressie 4



Impressie 4

Op de plek van de oude sluis ligt een kleine haven waar een aantal woonboten permanent liggen. De Oude Maasweg ligt hoog in het landschap en het zicht wordt vrij smal ingekaderd richting het dorp.

Het is een kleine haven en met haar groene oevers een goeddelijke plek. De woonbotenhaven is lager gelegen dan het Julianakanaal en de weg eromheen, omdat het waterpeil hier 12 meter lager is. Vanaf de woonbotenhaven wordt ervaren dat het water veilig ingekaderd ligt tussen de groene oevers. Het heeft hiermee een kleinschalige, natuurlijke en groene uitstraling.

Zichtlijn 3. Impressie 5



Impressie 5

Vanaf de sluisen het plangebied in kijkend wordt het zichtveld van zowel links als rechts ingekaderd door volle bomenlanen aan beide kanten van het kanaal. De bomenlanen leiden de blik langs de oevers van Maasbracht met bebouwing en (haven)industrie. Door de groene inrichting van de oevers wordt het beeld op de havenindustrie (schepen, kranen, loodsen) verzacht. Op deze plek is een karakteristieke en 'vriendelijke' zichtlijn ervaarbaar. Vanaf hier kan het plangebied op grote schaal worden ervaren.

Zichtlijn 4. Impressie 6



Vanaf de landtong zijn verschillende zichtlijnen richting Maasbracht. De weg loopt 'achter' de bedrijven langs, waardoor vanaf de openbare weg het zicht naar de overzijde (dorp Maasbracht) wordt geblokkeerd. Slechts tussen de bedrijvenindustrie zijn doorkijkjes met het zicht op het dorp Maasbracht. Verder de landtong op is een weidser zicht. Het algemene beeld op de landtong zelf is een combinatie van groen, scheepvaart en bedrijven.

Impressie 6

Ter hoogte van de woonboten is de relatie met Maasbracht goed zichtbaar en ervaarbaar. Schepen, kranen en de skyline van het dorp zijn te zien. De kerk is daarbij een belangrijke landmark. De groene oever en laan bij de boulevard zorgen voor een zachte en groene aanblik van het dorp.

Zichtlijn 4. Impressie 7



Impressie 7

Ter hoogte van de A2 is een uitzicht waarneembaar van het havengebied van Maasbracht. Kenmerkend voor de noordzijde van Maasbracht is de industriële border aan de rand van de oever. Vanaf deze plek is de industrie zeer dominant in het landschap aanwezig en richting het dorp worden de gebouwen en industrie kleinschaliger. Door de natuurlijke groene oever wordt deze industrie in beeld enigszins verzacht.

Zichtlijn 5. Impressie 8



Impressie 8

Vanaf de landtong (bij de A2) zijn er verschillende zichtlijnen over het water. Een ergernis in deze zichtlijnen zijn de duwbakken die in de vluchthaven van de Bunkerhaven liggen. Deze duwbakken zijn hier nagenoeg permanent aanwezig en onttrekken het zicht op het water en de beleving van de open ruimte. Door de matige staat waarin deze duwbakken veelal verkeren, lijken ze functieloos en dit geeft een verrommeld beeld.

Zichtlijn 6. Impressie 9



Vanaf het dorp Wessem zijn weidse uitzichten over de Maas, de groene landtong en richting Maasbracht.

Impressie 9

Het hoge gebouw van 'de Heus' springt in het oog als landmark, richting Maasgouw zijn de kranen en kerk goed zichtbaar. Wegens eerder gemelde stankoverlast is de schacht eerder al opgehoogd.

Zichtlijn 6. Impressie 10



Impressie 10

Vanaf Wessem zijn achter de landtong met het zicht op het oosten de A2 en de Clauscentrale dominant in beeld. De landtong en beplantingen 'verzachten' dit beeld.

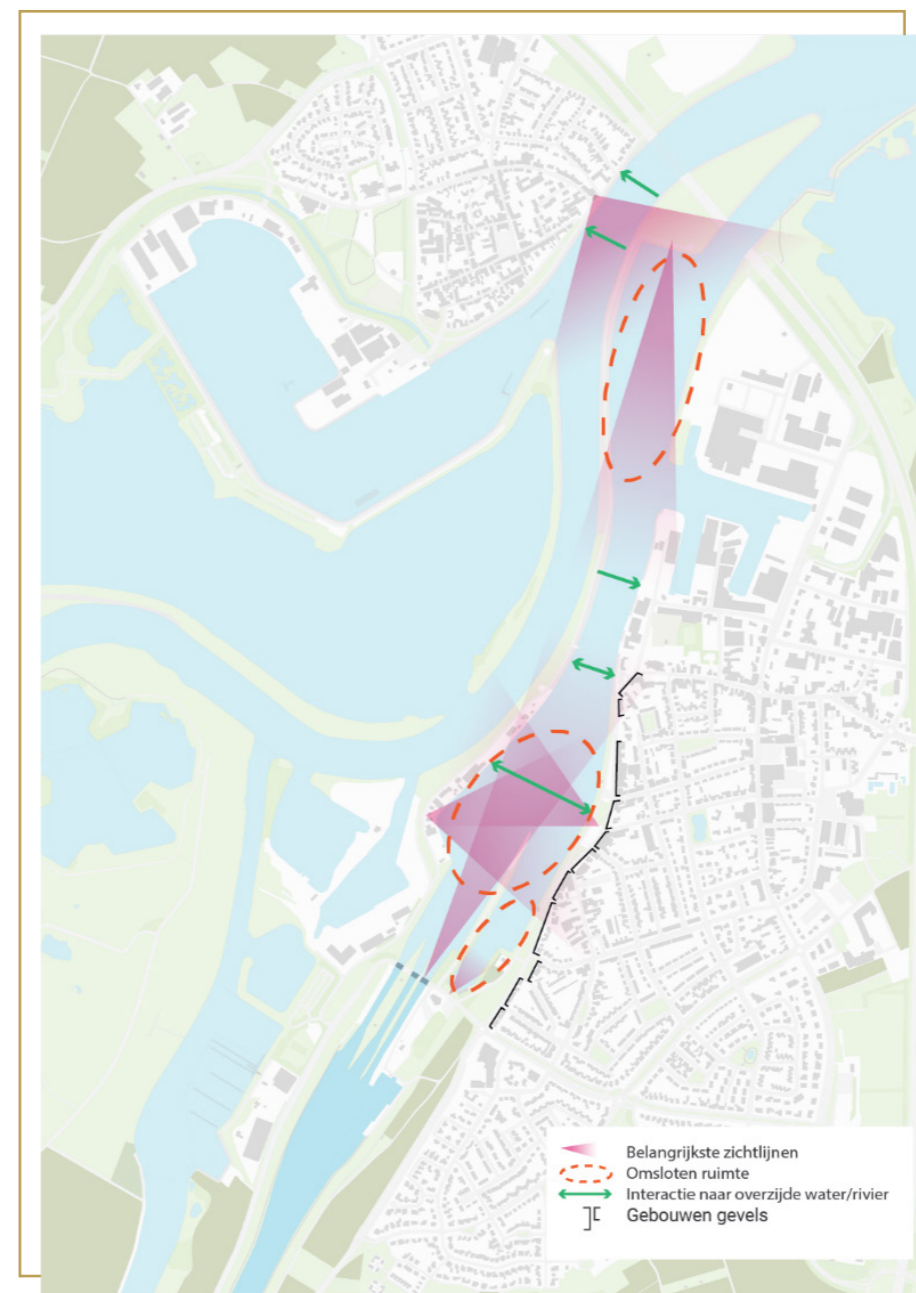
Beleving en ruimtes

In dit grootschalige plangebied met veel water zijn lange zichtlijnen mogelijk en is de weidsheid met name te ervaren vanaf Wessem. Vanaf Maasbracht is het plangebied als kleinschalig te ervaren door de ligging van de Bunkerhaven en landtong. Er is een duidelijke 'zicht' interactie over het water van het dorp Maasbracht naar de overzijde richting de Bunkerhaven met bedrijvigheid. De voorzijde van het dorp is naar het water gekeerd en daarbij is ook nog een boulevard aanwezig die de rand markeert en het plangebied beleefbaar maakt. Het gebied tussen dorp en landtong kan als één 'ruimte' worden ervaren en heeft een kleinschalig karakter.

Vanaf de landtong is de 'reuring' van het industrie- en havengebied Maasbracht en Wessem met haven goed zichtbaar. Vanaf het sluisencomplex worden de zichten richting Maasbracht ingekaderd door groen en gestuurd naar de oever van Maasbracht: met boulevard en bebouwing op de voorgrond en industrie en kranen op de achtergrond. De haven met woonboten in de oude sluis kan als kleinschalige ruimte worden gezien.

Verrommeling beeldkwaliteit

Op de landtong zijn een aantal onderdelen die verrommeld overkomen. In de bunkerhaven door hekwerken, elementen in de openbare ruimte en onduidelijke grenzen van privé/openbaar gebied. Op de groene landtong zorgt het recreatieve gebruik in een aantal gevallen voor verrommeling en sociale onveiligheid door de aanwezigheid van kampeerders en vissers waardoor BBQ-plekken worden gemaakt en campers en tenten op de landtong staan (langer dan toegestaan). Hier wordt niet op gehandhaafd.



Figuur 2.8
Zichtlijnen en interactie
Bron: BCI & RHDHV, 2024

2.4.3 Landgebruik

Het cultuurlandschap van Maasgouw manifesteert zich in verschillende verschijningsvormen. De omgeving van het dorp is overwegend natuur, water en agrarisch. Dit geeft een weidse beleving in het landschap. Maasbracht zelf is niet weids, maar wordt gekenmerkt door industrie, bomenlanen en natuurrijke oevers. De aanwezigheid van bomen en groene oevers zorgt voor een 'groene omkadering' wat karakteristiek is voor Maasbracht. Het gebruik van het landschap kent een grote variëteit aan functies: wonen, bedrijven, havenindustrie, recreatieondernemingen en horeca. Ook ligt Maasbracht omringd door de Maasplassen midden in veel natuurgebieden waar zowel biodiversiteit als de mens van profiteert.



Figuur 2.9
Verschillende landschapstypen
Bron: BCI & RHDHV, 2024

2.4.4 Water

De gemeente en het plangebied bevinden zich in een netwerk van de Maas en haar vertakkingen, het Julianakanaal en de vele Maasplassen die zijn ontstaan in de rijke historie van dit gebied. Binnen het plangebied onderscheiden zich drie verschillende soorten open water, namelijk de Maas, de Oude Maas en het Julianakanaal. Dit zijn vaarroutes die bevaren worden door de scheepvaart en pleziervaart. Verder liggen binnen het plangebied verschillende havens die als zelfstandige, kleine waterpartijen kunnen worden gezien. Hier vindt vooral recreatie plaats.

Door water langer vast te houden, kunnen overstromingen en verdroging tegen worden gegaan. Ook door een bufferende werking kan wateroverlast voorkomen worden. Hoewel de mogelijkheden beperkt zijn (door de korte afstand tot open water is de bergingscapaciteit gering) is hier een rol weggelegd voor het bestaande groenblauw netwerk in de gemeente.



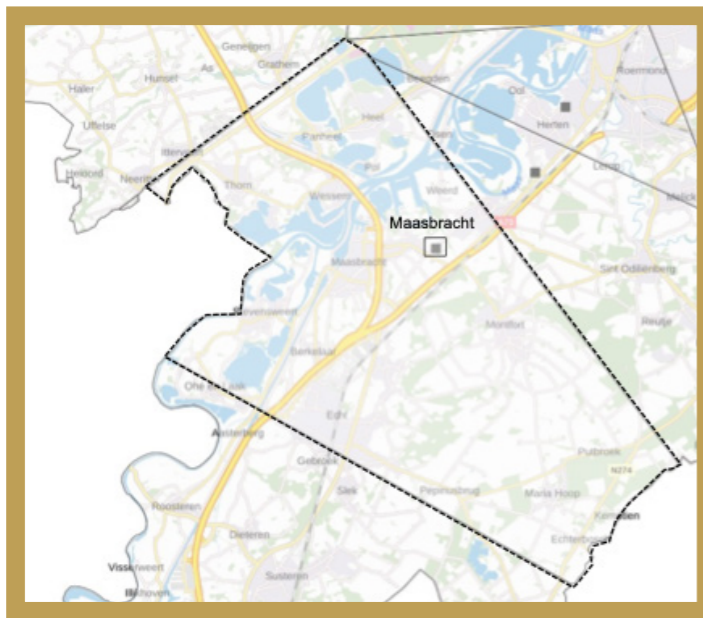
Figuur 2.10
Inzicht in watersituatie Maasbracht
Bron: BCI & RHDHV, 2024

2.4.5 Energie

Elektriciteit

Enexis is netbeheerder in Maasbracht. Figuur 2.11 geeft het verzorgingsgebied van station Maasbracht weer. In het gebied is sprake van netcongestie. Momenteel is de situatie dat nieuwe aanvragen van bedrijven met een grootverbruik én aanvragen van verzwaringen van huidige aansluitingen van grootverbruikers vanwege netcongestie niet worden gehonoreerd door de netbeheerder. Bedrijven (grootverbruikers) die al een aansluiting hebben, kunnen op het huidige niveau wel nog steeds afnemen en terugleveren. Wel wordt hen gevraagd flexibeler om te gaan met hun capaciteit. De huidige situatie van netcongestie kan uitdagingen opleveren voor onder andere de industriële functies in het plangebied.

De verwachting is dat in 2035 en daarna er weer voldoende aansluitcapaciteit is. Hoewel duurzame energie opwek- en opslag kansen biedt, is er vaak een (lage) netspanning nodig om ook duurzame energiesystemen draaiende te kunnen houden. Hier speelt het belangrijke schakelstation van TenneT (dat nog verder wordt uitgebreid) ook een rol. Mogelijk kunnen oplossingen zoals batterijopslag richting 2035 ook een rol spelen in de oplossing voor energiezekerheid en het optimale gebruik van eigen groen opgewekte energie.



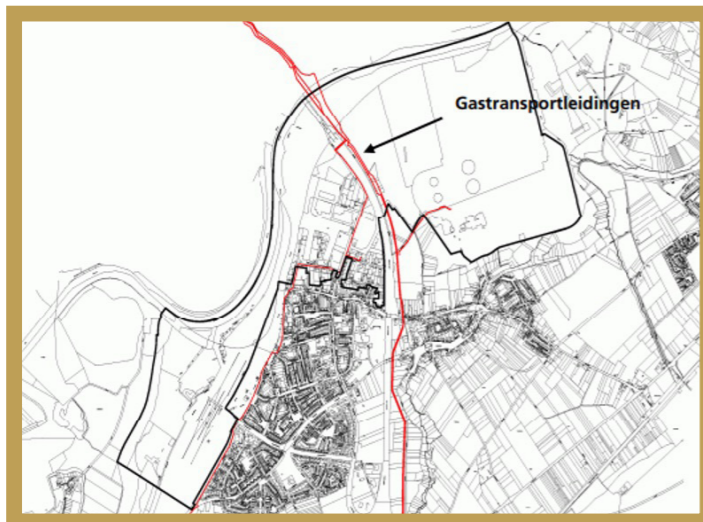
Figuur 2.11
Verzorgingsgebied energie Maasbracht
Bron: Enexis, 2024

Aardgas

Vanuit het noorden komen de leidingen van de Gasunie het plangebied binnen, parallel aan de A2 in zuidelijke richting (zie figuur 2.12). Ter hoogte waar de A2 de Maas oversteekt, vindt een aftakking plaats, waar de gasleiding aan zowel de oostelijke als westelijke richting van de A2 doorloopt. Aan de westelijke zijde doorkruist de gasleiding via de Brouwersstraat, Industriestraat en de Veerweg de Battenweg/Koeweide en Bunkerhaven. Ter hoogte van de Hoofdstraat volgt de leiding het Julianakanaal.

Waterstof

Momenteel levert de nabijgelegen gasgestookte Clauscentrale van RWE stroom aan het energienet, in de toekomst komen hier mogelijk waterstofactiviteiten bij waardoor ook voor het havengebied Maasbracht mogelijk nabije toegang tot waterstof ontstaat.



Figuur 2.12
Gastransportleidingen
Bron: Bestemmingsplan Bedrijventerreinen Maasbracht, 2012

Kwaliteiten en knelpunten ecologie, natuur en landschap

Kwaliteiten	Knelpunten
Aanwezigheid van ecologisch waardevolle, blauwgroene natuurgebieden door NNN gebieden en Natura 2000 gebieden in de omgeving.	Oevers zijn groen ingericht, maar niet ecologisch. Groengebied op de landtong en oevers wordt niet beheerd, kent weinig diversiteit en daarmee weinig biodiversiteit.
Groene oevers langs Maasbracht, Bunkerhaven en landtong.	Veel (overbodige) verlichting in het plangebied. Werkt verstrend voor natuurwaarden in het plangebied en heeft een negatieve uitstraling naar de omgeving van het plangebied. Debet aan functioneren van de Maas als foerageergebied voor diverse vleermuizen.
Bomen en struwelen langs het water. Bomen als lijnelement.	Er zijn veel barrières in het plangebied (hekwerken) aanwezig, waardoor het voor dieren lastig is om zich te verplaatsen in het plangebied.
Landtong (ook bij de Bunkerhaven) heeft een groene inrichting, ook rondom bedrijven.	Oevers zijn niet goed toegankelijk voor watervogels/zoogdieren, waardoor het land moeilijk te bereiken is.
Kleinschalige beleving tussen de landtong en Maasbracht. Dit is uniek binnen het grootschalige karakter van de Maasplassen.	Verrommeling van Bunkerhaven (hekwerken, elementen, privé/openbaar) richting doorgaande route.
Groene oevers en groene boulevard. Boulevard wordt beleefd als een prettige ruimte met mogelijkheid voor flaneren en uitrusten.	Duwbakken in Sluishaven blokkeren zicht van landtong richting Maasbracht (ontoegankelijk).
Kleinschalige, vriendelijke skyline van Maasbracht (gebouwen, boulevard en kranen) te beleven vanaf de landtong en het sluiscomplex.	Geblokkeerd zicht op Maasbracht ter hoogte van de weg Bunkerhaven.
Op alle plekken in het plangebied beleving van de scheepvaart en nautisch karakter door zicht op varende en aangemeerde schepen, vlonders en kranen. Deze beleving is een belangrijk onderdeel van het karakter van Maasbracht.	De groengebieden zijn verrommeld en slecht onderhouden.
Oude sluis met woonboten als luwe en gemoedelijke haven in het grotere geheel.	De landtong is de enige plek dichtbij Maasbracht waar je dicht bij de Maas kunt komen.
Groen omkaderde zichtlijnen van sluis richting Maasbracht.	De landtong is een 'uithoek' wat kan leiden tot sociale onveiligheid.
Balans tussen groen, natuur en industrie, waardoor er een 'zachte' beleving ontstaat van het plangebied.	Doodlopende weg op de landtong.
Groene oevers en bomenlanen die de randen van het dorp, sluis en haven omkaderen.	In verband met de sterke stroming van de Maas moet de landtong verhard blijven, wat nadelig is voor het groene karakter.

Kwaliteiten	Knelpunten
Verbinding tussen waterpartijen van de Maasplassen voor scheepvaart en recreatievaart.	Het groen oogt op een aantal plekken rommelig en heeft met name op de landtong nog geen robuuste structuur.
Stuw- en sluiscomplex zorgt al decennia voor een betere bevaarbaarheid en vaarverbindingen richting het zuiden. Ook is het een interessant bouwwerk waar mensen graag willen kijken.	Nieuwe netaansluitingen zijn niet mogelijk en er kan geen elektriciteit terug geleverd worden aan het net (congestie).
Weidsheid en openheid door het vele water dat aanwezig is.	
De Clauscentrale van RWE levert stroom aan het energienet.	
Schakelstation van Tennet (dat nog verder wordt uitgebreid).	

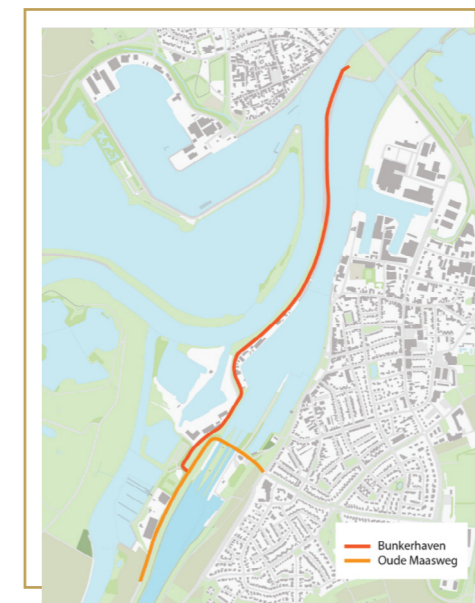
2.5 Logistiek

Bereikbaarheid over de weg

Het havengebied Maasbracht is goed aangesloten op de (inter)nationale hoofdwegstructuur. Figuur 2.13 laat zien dat het havengebied gelegen is nabij de A2 en A73 (via de N276). Via de sluis is de haven Maasbracht verbonden met de Kanaalweg / Tipstraat en Stevensweerderweg, gelegen aan de westzijde van de kern Maasbracht.



Figuur 2.13
Ontsluiting havengebied Maasbracht
Bron: BCI & RHDHV, 2024



Figuur 2.14
Interne ontsluiting havengebied Maasbracht
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Het plangebied is niet direct ontsloten middels het openbaar vervoer. Voor wat betreft het openbaar vervoer is men aangewezen op bushaltes in de kern van Maasbracht, waarvan de dichtstbijzijnde aan de Stevensweerderweg is gelegen.

Interne ontsluiting en parkeren

In de Bunkerhaven zijn twee wegen aanwezig, namelijk de Oude Maasweg en de Bunkerhaven (zie figuur 2.14). Alle bedrijven zijn rechtstreeks aan deze wegen gelegen. De Oude Maasweg leidt richting de kernen Stevensweert en Ohé en Laak. De Bunkerhaven dient als gebiedsontsluitingsweg voor bedrijven met in het verlengde de landtong.

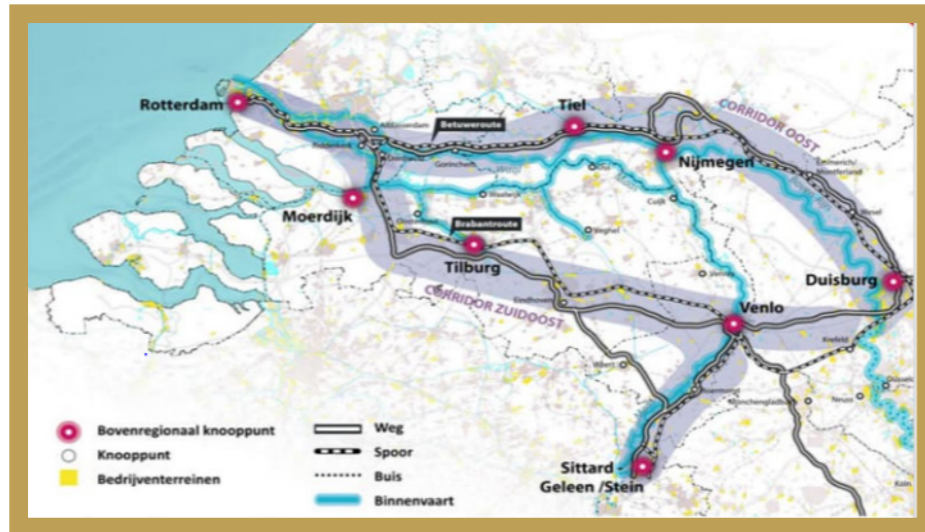
De bedrijven aan de Oude Maasweg voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein. Langs de Bunkerhaven vindt parkeren zowel plaats op eigen terrein als langs de weg. Aan de Bunkerhaven zijn twee kleine openbare parkeerterreinen aanwezig.



Figuur 2.15
Zicht op de straat Bunkerhaven
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Bereikbaarheid over het water

Naast bereikbaarheid over de weg, is het plangebied bereikbaar vanaf de nationale vaarwateren. Vanuit het zuiden is het plangebied bereikbaar via de Maas, de Oude Maas en het Julianakanaal. Vanuit het noorden loopt bereikbaarheid via de Maas, Lateraal Kanaal en vanuit westen het kanaal Wessem-Nederweert. De haven van Maasbracht bevindt zich in een gebied dat een cruciale rol speelt in de goederenvervoercorridor van Oost en Zuidoost.



Figuur 2.16
Goederenvervoercorridor Oost en Zuidoost
Bron: Tullemans, Krachten, 2023

Verdere ontwikkeling van het plangebied is kansrijk omdat Maasbracht via de Maas toegang biedt tot de Rijn en andere grote Europese rivieren. Hierdoor kunnen binnenvaartschepen met verschillende bestemmingen in Nederland, België, Duitsland en zelfs verder 'parkeren' (ligplaatsen) in Maasgouw en 'repareren' (scheepsbouw, slooponderhoud). Bovendien zijn in de directe omgeving van het plangebied verschillende industriële bedrijven gevestigd. Deze bedrijven zijn afhankelijk van een efficiënte aan- en afvoer van grondstoffen en eindproducten, waardoor het plangebied een essentiële rol speelt in logistieke ketens. Het gaat in dit geval met name om zand en grind en aanvoer van agrarische producten voor De Heus.

Door de gunstige ligging, de al bestaande logistieke infrastructuur en de potentie voor samenwerking tussen verschillende belanghebbenden, biedt het plangebied kansen om uit te groeien tot een centrum voor schone energie in het goederenvervoer in Oost en Zuidoost Europa. Dit brengt niet alleen economische voordelen met zich mee, maar kan ook een positieve impact hebben op het milieu en de samenleving als geheel.

Kwaliteiten en knelpunten logistieke functie

Kwaliteiten	Knelpunten
Het havengebied Maasbracht is goed aangesloten op de (inter)nationale hoofdwegstructuur.	Het havengebied is slecht ontsloten tot aan de snelweg(en). Verkeer moet door de kernen Maasbracht, Wessem en Panheel heen.
Goede nationale verbindingen over water, lokale ontsluiting in het plangebied zelf voor bestemmingsverkeer, ontsluiting is toereikend voor de functie die het plangebied heeft.	Het plangebied is niet direct ontsloten met het openbaar vervoer. Men is aangewezen op bushaltes in de kern van Maasbracht.

2.6 Recreatie

Waterrecreatie

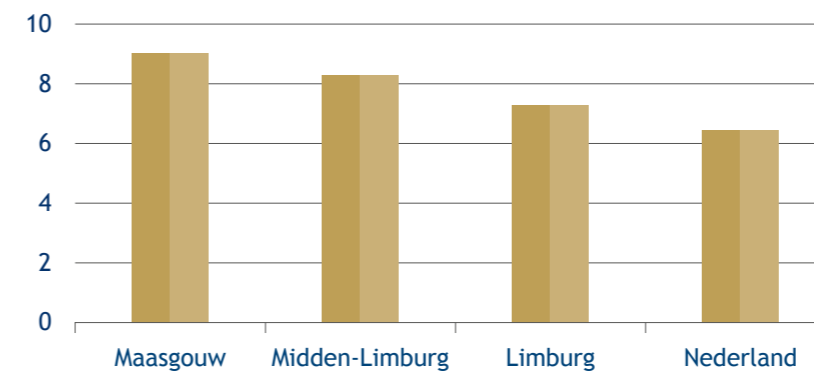
Er zijn veel recreatiebedrijven binnen de gemeente, die toeristen en recreanten aantrekken uit de eigen gemeente en daarbuiten. In de directe omgeving is de Designer Outlet Roermond een belangrijke trekker voor bezoekers van het gebied. De aantrekkingskracht van de Maasplassen is een belangrijke toeristische/recreatieve drager. Met name in de weekenden en vakanties wordt veel druk van recreatie en toerisme op natuur en landschap ervaren.

Maasgouw is een van de waterrijkste gemeenten van Nederland. Een groot deel van de Maasplassen maakt deel uit van de gemeente Maasgouw. De Maasplassen staan onder meer bekend om dagstranden, variatie in watersportactiviteiten en rondvaartboten.

- Dagstranden: Funbeach (Panheel), Dagstrand de Maasterp (Ohé en Laak), Natuurbad De Heelderpeel (Heel), Dagstrand MRT Beach (Thorn), Dagstrand De Kis (Stevensweert);
- Watersport: zeilen bij de Thorner Zeilclub (Thorn), duiken en freediven bij Boschmolenplas (Heel), duiken bij Duikschool Bluegill Divers (Heel), E-flow (Thorn), vissen (aan de hele Maas mag 's nachts gevestigd worden), supbike, waterfietsen, suppen, varen (gemotoriseerd en niet gemotoriseerd), surfen, waterscooter, zwemmen, waterskiën.
- Rondvaartboten: rederij Cascade (Maasbracht), fietsvakantieboot de Miro, rondvaartboot de gouverneur, gastrederijen aan de Cruiseterminal in Maasbracht en de rondvaartsteiger in Thorn.

Werkgelegenheid recreatie en toerisme

Maasgouw heeft een gemiddeld groter aandeel aan recreatie en toerisme voor werkgelegenheid dan de provincie Limburg of Nederland. Met 9,0% aandeel aan werkgelegenheid binnen recreatie en toerisme is de sector stuwend in de gemeente Maasgouw, maar tegelijkertijd is de afhankelijkheid van de vrijetijdseconomie niet te sterk.



Figuur 2.17
Aandeel werkgelegenheid recreatie en toerisme (%)
Bron: Stichting LISA, 2022

De natuurzones die de Maasplassen met zich meebrengen bieden ontspanningsmogelijkheden voor bewoners en bezoekers en daarmee wordt bijgedragen aan de aantrekkingskracht van Maasgouw als woongemeente en als toeristische gemeente. Binnen de recreatieve activiteiten is een groot aandeel fiets- en wandelrecreatie. Zo blijkt uit een onderzoek gedaan onder 511 personen:

- Bezoekers Maasgouw bezoeken vooral horeca gelegenheden/terrassen, fietsen/wandelen recreatief of bezoeken het dorp. Ook watersport (varen, (kite)surfen, roeien) werd geregeld als antwoord gegeven in het onderzoek.
- In 2022 had Maasbracht ca. 1 miljoen bezoekers.
- Recreatie en Toerisme wordt gemiddeld gewaardeerd met een 7.

Visserij

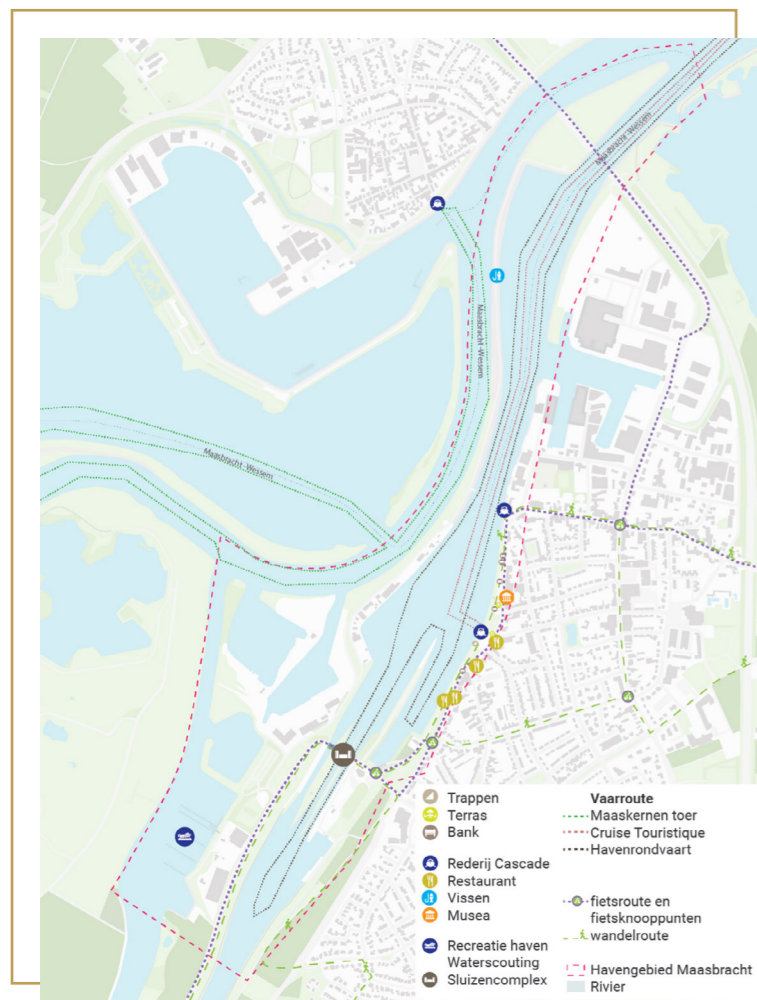
Een ander belangrijke recreatiefunctie van het plangebied is dat de landtong een toegang is voor vissers naar het open water van de Maas. De Maas is een van de aangewezen plekken waar op het open water gevestigd mag worden. Hierdoor is het van belang dat de landtong ook 's nachts toegankelijk is voor vissers. De gemeente geeft aan dat er nu toestemming is voor vissers om hier een 'vistent' te plaatsen voor tijdens het vissen. Echter is de definitie van een vistent niet bepaald waardoor hier vrij invulling aan te geven is door vissers en er vaak grote overnachtingstenten op de landtong geplaatst worden.

Recreatieve structuur

Het plangebied kent door de vorming van de Maasplassen een mooi stuk uniek weidse natuur dat zich goed leent voor recreatie binnen het plangebied. Vanuit Maasbracht kan meegevaren worden met een boottocht van de Rederij Cascade. De Rederij Cascade organiseert een rondvaart over de Maas en de Maasplassen in Limburg. Dit betreft een lijndienst tussen de maasstadjes, een boottocht met sluispassage of een mini-cruise richting de drijvende huisjes van Oolderhuuske in Roermond. Deze boten vertrekken veelal vanaf de ligplaatsen in Maasbracht. Hier zijn een boulevard, museum en verschillende horecagelegenheden aanwezig.

Bovendien lopen er fietsroutes door het plangebied waarbij de stuw- en sluiscomplexen als landmarks fungeren en bezichtigd worden tijdens deze routes. Ook lopen er meerdere wandelroutes in de omgeving van Maasbracht. Deze vallen niet binnen het plangebied, maar hebben wel invloed op de drukte en toestroom van toeristen op de andere recreatievoorzieningen binnen het plangebied. Zo is het plangebied omgeven met mooie interessante natuur waar vanuit Maasbracht wandelingen plaats kunnen vinden.

De landtong wordt extensief gebruikt voor recreatie: vissers zijn regelmatig aanwezig en de landtong wordt gebruikt door campers. Door deze laatste doelgroep wordt ook op de landtong overnacht (wat illegaal is). De kleine keerlus aan het eind van de landtong is op dit moment vooral een plek waar groepjes mensen bij elkaar komen, wat als sociaal onveilig kan worden ervaren.



In figuur 2.18 is een overzicht te zien van verschillende vaarroutes, wandel- en fietspaden en verschillende recreatie gelegenheden. Met de Rederij Cascade kan een boottocht gevaren worden vanaf de haven van Maasbracht naar de haven van Wessem. Hiermee is dit een verbindingroute tussen de gebieden over het water. Ook lopen er fietsknooppunten door het plangebied die via de fietsbrug parallel aan de A2 over het water heen de dorpen Thorn, Wessem en Maasbracht met elkaar verbinden. Wat goed te zien is op de kaart is dat veel recreatie gelegenheden zich concentreren aan de boulevard van Maasbracht en Wessem. Samen met de mooie open ruimtes aan de boulevard, begroeide oevers en bomenlaan creëert dit een aantrekkelijke hotspot, met name in de zomer.

Figuur 2.18
Recreatie en routes
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Kwaliteiten en knelpunten recreatieve functie

Kwaliteiten	Knelpunten
Levendige boulevard Maasbracht aan het water.	De landtong is een doodlopende weg.
Horeca van Maasbracht op de route van wandel- en fietstochten.	Geen verbinding tussen de landtong met de omgeving, alleen wanneer via het industrieterrein de landtong betreden wordt.
Verbinding op het water van Wessem en Maasbracht door middel van een rondvaartboot.	Sociale onveiligheid en illegaal kamperen en recreëren op de landtong ter hoogte van A2.
Goede bereikbaarheid vanaf de snelweg voor recreatie nabij Thorn en Maasbracht.	



2.7 DNA havengebied Maasbracht

DNA op basis van cultuurhistorie, analyses en kenmerken

In dit hoofdstuk is allereerst inzicht gegeven in de cultuurhistorie van het havengebied Maasbracht. Aan de hand van de analyses en informatie kan het DNA van het plangebied worden geïdentificeerd.

Kenmerkend voor het havengebied van Maasbracht is het landschap dat eerst door de Maas en later door ingrepen van de mens (aanleg van kanalen, sluis en grindwinning) is ontstaan. Hiermee zijn de bepalende Maasplassen ontstaan waarmee veel karakteristieken van het landschap en natuur tot zijn recht komen.

Naast de landschappelijke karakteristieken die zich gevormd hebben door de rijke historie kent het havengebied en de omliggende omgeving nog een belangrijk kernthema: de havenindustrie. In de jaren '30 was de haven Maasbracht één van de grootste binnenvaarthavens in Nederland met een omvangrijke kolenoverslag. Na de aanleg van het Julianakanaal vond een verschuiving plaats naar scheepsbouw- en -reparatieactiviteiten, ook ontstond er zand en grindwinning en vond er op- en overslag plaats, en er ontstond ook recreatievaart.

De naastliggende woonkern Maasbracht is een dorp aan het water, omringd door Natura 2000 gebieden. De natuurlijk robuuste oevers verbinden de stedelijke industrie van de clauscentrales en de havenijverheid met de natuur van de Maasplassen en omringende dorpen. De natuurlijke uitstraling maakt waterrecreatie aantrekkelijk voor dit plangebied en verbindt de menselijke activiteiten tussen verschillende dorpen.

Maasbracht is een dorp aan het water waar de mensen leven met, door, op en in het water:

- Scheepvaart en (historische) nationale/regionale nautische functies.
- Kleinschalige en 'omsloten' beleving van het water in een gebied waar grootschalig landschap, water en weidse beleving de boventoon voert.
- Groene omkadering van Maasbracht en landtong, door groene oevers, bomenrijen en omliggende natuurgebieden.
- Water als verbindend element in de omgeving, ruimtelijk en fysiek voor schepen en recreatie.
- De sluis is een landmark -met een bijzondere zichtlocatie op het kanaal en Maasbracht- en technisch waterstaatwerk verbonden met de historie van Maasbracht.

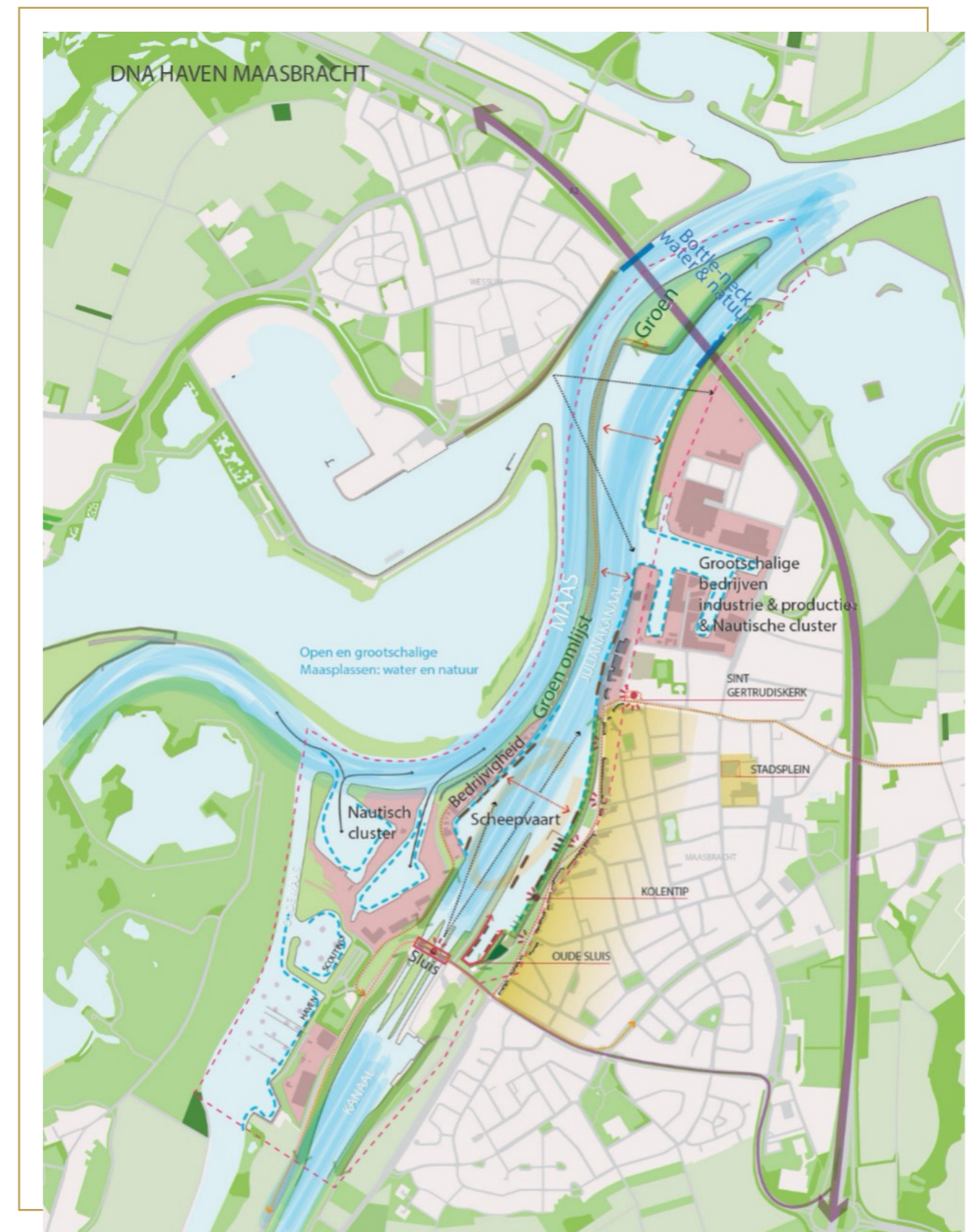
Het DNA van het havengebied Maasbracht is in figuur 2.19 grafisch weergegeven (zie volgende pagina).

Gebiedswaarden: dragers van het karakter van havengebied Maasbracht

Per thema zijn kwaliteiten en knelpunten in beeld gebracht. Op basis van analyses, informatie en het DNA kunnen gebiedswaarden (ook wel 'dragere van het karakter van havengebied Maasbracht') worden geformuleerd:

- **Economie:** het havengebied van Maasbracht is onderdeel van een regionale en nationale structuur van binnenvaart/binnenvaart, het plangebied is een nautisch-industrieel cluster (met scheepsbouw- en onderhoudscluster, bunkering, en watersportfuncties) en kent synergie met (andere bedrijven in) het dorp Maasbracht.
- **Ecologie, natuur en landschap:** het havengebied van Maasbracht ligt in groenblauw buitendijks gebied langs de Maas en het kanaal en wordt gekenmerkt door de vele water(wegen) en een groene omkadering van oevers, dorpsgezicht en havenfuncties.
- **Logistiek:** het havengebied van Maasbracht heeft een belangrijke strategische positie op de (inter)nationale goederenvervoercorridor en maakt onderdeel uit van Blueports, de samenwerking tussen binnenvaart in de provincie Limburg en daarbuiten.
- **Recreatie:** het havengebied van Maasbracht is aantrekkelijk door recreatieve (wandel en fiets) netwerken, watersport en waterrecreatie.

Deze gebiedswaarden staan aan de basis van het toekomstbeeld (hoofdstuk 3).



Figuur 2.19
DNA havengebied Maasbracht
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Ontwikkelingen en ambities

3.1 Ontwikkelingen en uitdagingen voor het plangebied

Richting 2035 en verder krijgt het Havengebied Maasbracht te maken met verschillende uitdagingen die van invloed zijn op het plangebied en/of op de stakeholders die gebruik maken van het plangebied. Gesprekken met verschillende stakeholders onderbouwden deze ontwikkelingen en plaatsten deze in perspectief.

Landschap en leefomgeving

Ontwikkeling: De druk op de ruimte neemt steeds verder toe voor wonen en werken in Nederland en zal richting 2035 en verder onverminderd doorgaan. Hierdoor komt de kwaliteit van landschap, ecologie, natuurstructuren en leefomgeving onder druk te staan. Tegelijkertijd wordt het belang van vestigingsklimaat -een mooie en gezonde leefomgeving om in te wonen én in te werken- steeds groter. Omdat er waarde wordt gehecht aan ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, wordt verrommeling en verstoring van zichtlijnen en natuur steeds minder geaccepteerd.

Uitdaging: Behoud en versterking van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving waaronder landschappelijke, natuur- en ecologische waarden. Dit hangt nauw samen met de toekomstbestendigheid van het havengebied van Maasbracht, waarin ruimte is voor een combinatie van de functies en gebruikers. Dit vraagt om aandacht voor bijvoorbeeld zichtlijnen (is het havengebied Maasbracht aantrekkelijk vanuit verschillende gezichtspunten) en ruimte bieden voor maatschappelijke voorzieningen in het plangebied, aansluitend op aanwezige en/of sterk gelieerde (economische) activiteiten.

Binnenvaart

Ontwikkeling: de verwachting is dat de binnenvaart sector groeit in de aankomende decennia als tegenhanger van wegtransport waar wegcongestie een steeds groter probleem vormt. Tegelijkertijd heeft de binnenvaart de uitdaging om te verduurzamen zodat deze modaliteit schoner blijft dan wegtransport. Dit betekent: verduurzaming van aandrijving en circulair omgaan met materialen door onder andere scheepsreparatie. Daarnaast is de trend dat binnenvaartschepen steeds groter worden. Sinds 2023 heeft het Julianakanaal scheepsklasse CEMT-klasse Vb, waarmee het kanaal geschikt is voor de grotere scheepsladingen. Havengebied Maasbracht maakt een belangrijk onderdeel uit van het (Vlaams-)Nederlandse netwerk van binnenhavens. Bij Maasbracht splitst de Maas zich op in drie waterwegen: de Maas, de Oude Maas en Julianakanaal waaraan de haven Maasbracht gelegen is. Op de route liggen diverse binnenhavens waar scheepstransport wordt geladen en gelost -waaronder Stein- wat van groot belang is voor duurzame logistiek van Chemelot en ook onderdeel is van de ambitie van een nationaal circulair chemisch-industrieel cluster. Het havengebied Maasbracht dient in dit netwerk als nautisch cluster dat schepen duurzaam repareert, schepen bouwt en schepen voorziet van schonere brandstoffen.

Uitdaging: havengebied Maasbracht dusdanig inrichten dat schepen uit CEMT-klasse Vb gebruik kunnen maken van deze strategische locatie op de Maasroute en ontwikkelingen zoals een clean energy hub en scheepsreparatie en -bouw. Daarnaast de hogemilieucategorie behouden. Tot slot zorgt de combinatie van wonen met de intensivering van de ontwikkeling van het nautische cluster voor een knelpunt die in de toekomst zal moeten worden opgelost.

Binnenhavens

Ontwikkeling: Binnenhavens zijn richting 2035 en verder de belangrijke strategische locaties voor circulaire en duurzame industrie. Tegelijkertijd liggen er in de aankomende jaren grote uitdagingen, zoals versnellen van verduurzaming en digitalisering van havenprocessen, het revitaliseren en optimaliseren van de ruimtelijke inrichting en omgevingskwaliteit, uitbreiding van de ruimte voor onder andere circulaire bedrijvigheid, professionaliseren van het beheer, veiligheid en ondermijning en organisatie van financiering hiervoor.

Uitdaging: oplossingen die bijdragen aan de verschillende ontwikkelingen zijn complex en de realisatie gebeurt niet vanzelf. Hiervoor is samenwerking tussen bedrijven en overheden nodig, zowel in de binnenhavens zelf als tussen de havens onderling. Deze gebiedsvisie is een onderlegger daarvoor.

Circulariteit

Ontwikkeling: de nationale ambitie is om 100% circulair te zijn in 2050. Dit betekent ook dat circulair wordt omgegaan met materialen in nautische reparatieclusters. Daarnaast houdt dit in dat industriële ruimte in havengebieden wordt benut voor circulaire activiteiten.

Uitdaging: havengebied Maasbracht laten meedoen in circulaire ambities. Vanuit bedrijfsmatig oogpunt betekent dit de realisatie van een clean energy hub en ruimte voor een duurzaam nautisch cluster en voor de materialenkant van de circulaire industrie.

Watergebonden kavels

Ontwikkeling: het areaal van watergebonden bedrijfskavels in Nederland neemt steeds verder af door transformatie (het is erg populair om aan het water te wonen), terwijl de vraag naar watergebonden kavels toeneemt wegens de strategische multimodale locatie.

Uitdaging: watergebonden kavels optimaal benutten voor watergebonden functies zoals nautisch, logistiek en industrie. Dit vraagt een heldere profilering voor het havengebied Maasbracht.

3.2 Ambities voor het plangebied

Ambities gemeente Maasgouw

De gemeente Maasgouw ziet verschillende opgaven afkomen op het havengebied van Maasbracht. Onder meer ontwikkelingen ten aanzien van schone binnenvaart en de kwaliteit van natuur, recreatie en landschap komen in het plangebied bij elkaar. De gemeente Maasgouw wil met de gebiedsvisie en het toekomstbeeld bijdragen aan de volgende ambities:

- Bijdragen aan een duurzame leefomgeving waarin ruimte is voor toekomstbestendig werken, wonen en recreëren. Voor het havengebied Maasbracht betekent dit het borgen van ruimtelijke kwaliteit, verbeteren sociale veiligheid en borgen van economische belangen.
- Scherpe profilering als onderbouwing van nieuwe omgevingsplannen in het plangebied, in lijn met de gemeentelijke omgevingsvisie, evenals contracten met ondernemer(s).
- Bijdragen aan beleid van andere partijen zoals Rijkswaterstaat en het Rijksvastgoedbedrijf, ten aanzien van erfpachtcontracten voor bedrijven en functies op de landtong.

De gebiedsvisie moet uiteindelijk als kader dienen voor borging van ruimtelijke kwaliteit en economische belangen in het plangebied. De gebiedsvisie kan hieraan bijdragen door duidelijk te maken wat hiervoor nodig is, zoals erfpachtcontracten die aansluiten op behoeften, effectieve beheermaatregelen en de nodige inspanningen van verschillende stakeholders.

Ambities stakeholders in het plangebied

Hieronder volgt per stakeholder de kernboodschap die tijdens (groeps)interviews en bijeenkomsten naar voren is gekomen:

- Natuurmonumenten en provincie Limburg (ecologie); onderschrijving van de belangrijke functie van het plangebied in groenblauwe structuren en migratieroutes van verschillende dieren. Uitdagingen zijn het plangebied aantrekkelijk te maken door een betere verbinding te leggen met de omgeving, een natuurvriendelijke inrichting van het plangebied te realiseren en actief, ecologisch beheer te voeren, ook ten behoeve van versterking van het vestigingsklimaat.
- Bedrijfsleven; sterke focus op nautisch cluster en zand- en grindactiviteiten van het havengebied Maasbracht, lokaal gebonden, met synergie tussen bedrijven onderling en bedrijfsleven in de dorpskern. Voor een toekomstbestendig havengebied en om ontwikkelingen en ambities mogelijk te maken, is een heldere profilering nodig (welke bedrijfsactiviteiten/ontwikkelingen passen het beste op welke plek in het plangebied) met bijbehorende randvoorwaarden (erfpacht die aansluit op terugverdientijd van investeringen en een moderne inrichting van kavels en water, onder andere kades/damwanden).
- Provincie Limburg (economie en planologie); typeert het plangebied als nautisch en industrieel, met kansen voor toekomstige circulaire activiteiten (grondstoffen hub/recycling). Het belang van binnenhavens en Maasbracht als strategische schakel in (inter)nationale vaarwegen (Blueports) staat buiten kijf en het gebied is richting de toekomst dan ook van strategisch belang.
- Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf; een deel van de grond in het havengebied is in eigendom van Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf, het gaat om de landtong, verschillende oevers, kades en bedrijfsperven aan de kant van het Julianakanaal. Voor deze grondposities is het primaire doel om doorstroom en bevaarbaarheid te garanderen. Tegelijkertijd willen Rijkswaterstaat en Rijksvastgoedbedrijf wel meebewegen met de wensen die er zijn vanuit het gebied daar waar mogelijk en passend binnen hun taak.
- Bewoners; bewoners geven aan dat het prettig wonen is in het plangebied. Tegelijkertijd zijn bewoners zich bewust van de aanwezigheid van ondernemers met eventuele uitbreidingsplannen richting de toekomst.

Toekomstbeeld havengebied Maasbracht

4.1 Gebiedsvisie havengebied Maasbracht

In dit hoofdstuk wordt de gebiedsvisie en daarbij behorend toekomstbeeld verbeeld en beschreven. Er zijn vanuit de integrale visie een aantal hoofdprincipes die leidend zijn geweest voor de verdere invulling van het gebied. Deze hoofdprincipes worden in de eerste paragraaf beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op hoe invulling gegeven is aan deze hoofdprincipes in een toekomstbeeld havengebied Maasbracht.

Hoofdprincipes visie

Richting 2035 en verder zijn er een aantal hoofdprincipes voor het havengebied van Maasbracht te identificeren die aansluiten bij de ontwikkelingen op het grotere schaalniveau (nationaal, regionaal) en het dorp Maasbracht. Er is een sterke historische en economische relatie tussen het dorp Maasbracht en het plangebied, waarin onder andere de waterstructuur en de scheepvaart (bedrijvigheid) de verbindende factor zijn.

De hoofdprincipes in de visie versterken het karakter van het gebieds-DNA van Maasbracht en zijn weergegeven in figuur 4.1. Deze hoofdprincipes vormen tevens de onderlegger voor de gebiedsvisie:

- Het groene karakter van het plangebied als onderdeel van water- en natuurlandschap van de Maas, vormt het raamwerk van de visie. De huidige functies en toekomstige ontwikkelingen worden ingebed in een groene en natuurlijke structuur. Groen/natuur dient passend te zijn bij de omliggende functie(s).
- Er zijn drie deelgebieden te onderscheiden met een eigen karakter. Hier krijgen de verschillende functies en ontwikkelingen een plek. Dit past bij het huidige karakter van het gebied en geeft ruimte voor de toekomstige ambities en ontwikkelingen. De drie deelgebieden zijn: Noord - rust, Midden - reuring en Zuid - ruis en worden hieronder toegelicht.



Figuur 4.1
Hoofdprincipes havengebied Maasbracht: groen raamwerk met daarbinnen de drie deelgebieden
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Invulling per deelgebied

Noord: rust, natuur en nautisch gebruik op de landtong

De landtong maakt onderdeel uit van het groenblauwe netwerk van natuurgebieden, verbinding zones in het gebied van de Maas en Maasplassen. Groen en ecologie wordt versterkt en het gebied zal extensiever te gebruiken zijn voor recreanten. Daarbij is er in de oksel van het gebied aan de kant van het Julianakanaal de functie van vluchthaven voor schepen en van sluishaven voor binnenvaartschepen die tijdelijk geen gebruik kunnen maken van de sluis in Maasbracht. Of hier ook plek geboden moet worden voor tijdelijke ligging van duwbakken is afhankelijk van de noodzaak hiervoor vanuit het bedrijfsleven en de opties voor andere geschiktere locaties in de nabije omgeving, in dat geval zal deze groenomzoomd worden en ingepast in het landschap. Dit wordt nog onderzocht.

Midden: reuring, duurzame haven in het middengebied

Het havengebied van Maasbracht heeft een belangrijke rol in het (Vlaams-)Nederlandse netwerk van binnenhavens en duurzame havenactiviteiten zullen verder ontwikkelen. In deelgebied Midden blijven de nautische bedrijfsactiviteiten centraal staan met de ontwikkeling van het netwerk van samenwerkende binnenhavens die door de Provincie Limburg loopt (Blueports), met aanbod van duurzame brandstoffen voor binnenvaartschepen. Hiermee worden naast economische kansen ook maatschappelijke duurzame ambities benut. Door aandacht te hebben voor ruimtelijke kwaliteit wordt de kern van het havengebied een aantrekkelijke werklocatie.

Zuid: ruis, watergebonden recreatie gekoppeld aan de haven

Aan de Oude Maas en dicht tegen Natura 2000 gebieden aan, voortbordurend op bestaande recreatieve functies, wordt een duurzaam en groen recreatief cluster gecreëerd in het zuidelijke deelgebied. Hiermee blijft de zuidelijke haven onderdeel een groot recreatief en toeristisch netwerk binnen de waterrecreatie van de Maasplassen en aan recreatieve routes. Het havengebied Maasbracht vervult een lokale recreatiefunctie, maar is ook schakel in het grote recreatieve netwerk van de regio. Daarbij is in dit deelgebied ruimte voor ontwikkeling van een duurzaam waterrecreatiecluster met faciliteiten omgeven door groen.

4.2 Toekomstbeeld

Op de volgende pagina's wordt op de deelgebieden ingezoomd.

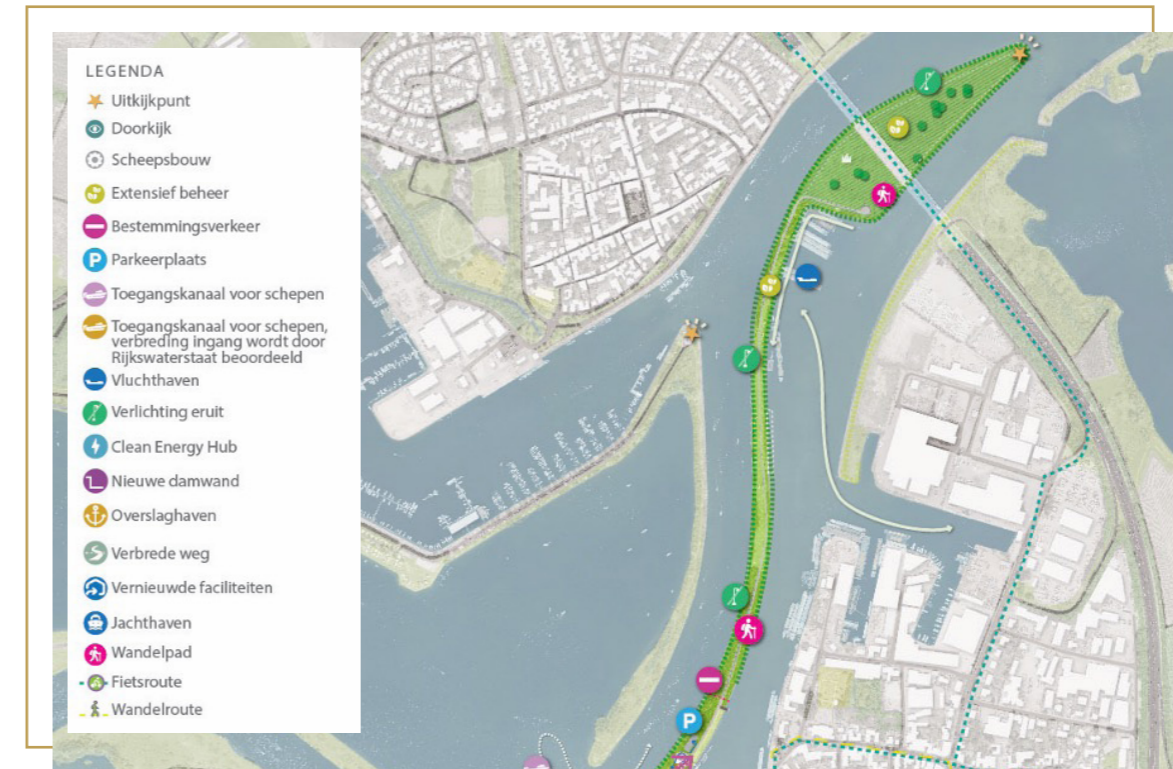


Figuur 4.2
Toekomstbeeld havengebied Maasbracht
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Er is samen met belanghebbenden een gebiedsvisie gemaakt voor het havengebied van Maasbracht, wat heeft geleid tot een toekomstbeeld. Dit toekomstbeeld is weergegeven in figuur 4.2, waarin het groene en verbindende karakter centraal staat. Iedereen mag komen in het havengebied en gebruik maken van de kwaliteiten die het te bieden heeft. Recreanten kunnen wandelen op de landtong of op een bootje stappen in de jachthaven aan de zuidzijde van het plangebied, terwijl in het middendeel uiteenlopende industriële bedrijfsfuncties zorgen voor werkgelegenheid in scheeps onderhoud- en reparatie.

In het plangebied, maar ook in relatie tot de omgeving, is groen de verbindende factor. Groen heeft een meerwaarde voor de omgeving. Het groen in de haven functioneert als ecologische schakel tussen natuurgebieden ten zuiden van het havengebied (waaronder het Natura 2000 gebied De grensmaas) en de natuurgebieden ten noorden van de A2. Het havengebied van Maasbracht is in 2035 groendooraderd en dit groen is in harmonie met de directe omgeving. Op de landtong is ruimte voor meer ruige, natuurlijke begroeiing met hier en daar struweel en natuurvriendelijke oevers. Het middengebied vraagt om meer ondersteunend groen met een verkoelende en 'inpassende' functie als tegenhanger van de bedrijfsactiviteiten. Daarbij draagt goed beheerd en bloemrijk groen (bermen, plantvakken, oevers) bij aan de ruimtelijke kwaliteit, waardoor het havengebied een aantrekkelijke uitstraling krijgt. In het zuidelijk deel staat het groen in verbinding met het Natura 2000 gebied aan de overzijde van de Oude Maas, passend bij de recreatieve functies in bijvoorbeeld de jachthaven. Al het groen wordt actief, duurzaam en extensief beheerd, zoveel mogelijk door dezelfde partij (in afstemming met private eigenaren) waarbij een erfpachtcontract hoort met een duur van 50 jaar en een beheervergoeding. Dit erfpachtcontract is voorzien van een heldere set aan eisen en maakt het mogelijk om langjarig te investeren in natuurlijk/ecologisch beheer. Door het natuurlijke beheer zijn er kansen voor verschillende flora en fauna om zich te ontwikkelen of vestigen in het gebied. Door het verwijderen van de verlichting op de landtong is er minder lichtinvloed waar verschillende vleermuissoorten baat bij hebben. Natuurvriendelijke oevers en een meer ruige begroeiing zorgen voor meer biodiversiteit.

In het hele havengebied bieden groen en natuur ontspanningsmogelijkheden. Voorbeelden zijn een rondwandeling op de landtong, voorzien van een wenteltrap naar het voetganger pad langs de A2 en een kunstwerk in combinatie met uitkijkpunt in het noorden van de landtong. De aanleg van deze elementen neemt ruimte in en heeft rivierkundige invloed. Dit zal worden gecompenseerd door op sommige plekken de landtong iets te verlagen (afgraven). Naast ontspanningsmogelijkheden biedt het groen een aangename buffer, bijvoorbeeld in zichtlijnen vanuit Wessems richting bedrijventerrein Koeweide. Ook het zicht vanuit het dorp Maasbracht richting de landtong naar de overzijde zal verbeteren. Het weiland onder aan de sluis wordt bloemrijk ingezaaid en natuurlijk beheerd, als onderdeel van de groene onderligger.



Figuur 4.3
Toekomstbeeld deelgebied Noord
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Recreatieve doeleinden zijn goed mogelijk in het plangebied. Op de landtong zijn bezoekers te voet welkom. Denk aan dagrecreanten, sportvissers of wandelaars die aan de rand van de landtong een rondwandeling maken langs het water over een struipad. Overbodige verlichting op de landtong is verdwenen, wat ten goede komt aan fauna dagrecreatie stimuleert en ongewenst bezoek in de avond/nacht tegengaat. Alleen daar waar verlichting écht nodig is, bijvoorbeeld voor hulpdiensten, is deze aangelegd in aangepaste vorm (lichtbundel op specifiek doel, verlichting insect- en diervriendelijk). In het hele plangebied wordt de ambitie van natuurinclusief ondernemen omarmd. Zo is overbodige lichtreclame door bedrijven niet meer gewenst en met name de westzijde (kant van de Maas) van het plangebied is voorzien van beperkte en aangepaste verlichting.

Net ten noorden van de zuidelijke keerlus wordt een parkeerplaats gerealiseerd voor sportvissers en wandelaars, zodat niet meer op de keerlus of in de berm geparkeerd hoeft te worden. Deze locatie is tegelijkertijd ook een ideale plaats voor sportvissers om er de hengel uit te gooien. De landtong wordt net ten noorden van de autosteiger afgesloten met een zakpaal. Vanuit de bediening van Rijkswaterstaat wordt hier dan alleen bestemmingsverkeer toegelaten (nooddiensten, voertuigen ten behoeve van vluchthaven, kegelplaats, beheer van de landtong of onderhoud A2). Voor verkeer over de Bunkerhaven wordt de weg op plekken waar mogelijk verbreed met grasbetonsteen. Dit maakt de weg breed genoeg om twee trucks te laten passeren. Een parkeerverbod en handhaving moet voorkomen dat dit als parkeerplaats voor bijvoorbeeld logistiek wordt gebruikt. Handhaving voorkomt oneigenlijk gebruik in het plangebied. Het fysiek afsluiten van de landtong voor gemotoriseerd verkeer (behalve bestemmingsverkeer), draagt bij aan de sociale veiligheid; niet gewenste activiteiten en bijhorende problemen als zwerfvuil en vandalisme worden hiermee voorkomen. Ook verblijfsrecreatie (campers, tenten) wordt met deze ingreep geweerd. De landtong wordt daarmee een rustig en extensief recreatief gebied waar ruimte is voor beleving van het Maaslandschap en natuur en ontwikkeling van biodiversiteit.



Figuur 4.4

Referentiebeelden deelgebied Noord: extensief beheer geeft ruimte voor ontwikkeling van bloemrijke graslanden met hier en daar struweel zoals meidoorn. Langs de randen van het gebied kan worden gewandeld op struinroutes. Toegang naar het wandelpad kan via de haven en parkeerplaats of een wenteltrap aan de brug. Op de kop van de landtong is een uitzichtpunt en plek waar een kunstwerk als landmark op de landtong staat

In het zuidelijk deel wordt een duurzaam ingericht cluster voor rustige waterrecreatie gecreeerd, passend bij de groene omgeving en ingebed in groen en natuur. Ondersteunende, duurzame faciliteiten worden toegevoegd, zoals aanbod van duurzame brandstoffen (walstroom), oplaadpunten, riolering en afvalvoorzieningen. Kruchterplas aan de noordkant van de jachthaven sluit met watergebonden bedrijfsactiviteiten (met een vergelijkbare milieucategorie als jachtenreparatie en -bouw) aan op bedrijfsactiviteiten in het middengebied en functioneert tegelijkertijd als buffer tussen de overnachtingshaven voor watersporters, en de industrie die aan de andere zijde van de plas ligt.



Figuur 4.5

Toekomstbeeld deelgebied Zuid (op de kaart is ook een deel van het middengebied zichtbaar)

Bron: BCI & RHDHV, 2024



Figuur 4.6

Referentiebeelden deelgebied Zuid: de kwaliteiten van de huidige haven worden benut en versterkt. Aan de randen van de haven wordt ingezet op natuurontwikkeling of natuurlijk groen. In het havengebied krijgen duurzame havenfaciliteiten een plek, zoals walstroom en opwek van zonne-energie op gebouwen of solar carports

Naast de recreatieve bedrijfsactiviteiten in het zuiden, voeren nautische en industriële bedrijfsactiviteiten in het middendeel de boventoon. Verduurzaming van dit bedrijfscluster zal deels gepaard gaan met elektrificatie waarvoor de netcapaciteit in 2035 toereikend is gemaakt. Tussen de bedrijfskavels en -clusters door is de wens om zichtlijnen naar het water te hebben om bij te dragen aan de beeldkwaliteit. In een gemeentelijk beeldkwaliteitsplan kunnen richtlijnen meegegeven worden voor het bouwen op de kavels, zichtlijnen, parkeren op de kavels en uitstraling van de gebouwen. De combinatie van wonen in de nabijheid van de hoge milieucategorieën in dit gebied is niet meer van deze tijd. Bovendien intensiveren de bedrijfsactiviteiten, wat over de Bunkerhaven leidt tot meer aan- en afvoer van materialen en machines per vrachtwagen en per boot.



Figuur 4.7
Toekomstbeeld deelgebied Midden
Bron: BCI & RHDHV, 2024

Langs de oostkant van het gebied zijn de bedrijfskavels en werkgebieden in het water -in eigendom van Rijksvastgoedbedrijf- bedoeld voor scheepsbouw en scheepsreparatie. Op de specifieke kavel voor bunkering is in 2035 een clean energy hub voor duurzame(re) brandstoffen gerealiseerd. Het aanbod van schone energiedragers is cruciaal voor de toekomst van binnenvaartsector in Nederland én in Europa, de clean energy hub in Maasbracht is daarmee van groot strategisch belang. Verder zijn in dit gebied ook moderne nautische voorzieningen zoals walstroom aangelegd. Ook zijn de kavels modern ingericht, bij voorkeur met een lange werkkade en bijbehorende damwand die past bij de omvang van moderne schepen. Het toegangskanaal richting het middelste kavel is aangepast zodat schepen gemakkelijker kunnen manoeuvreren. De erfpachtcontracten van Rijksvastgoedbedrijf voor zowel droge als natte bedrijfsruimte zijn hierop aangepast wanneer dit mogelijk blijkt. Dit maakt het namelijk aantrekkelijk om te investeren in een clean energy hub, moderne inrichting en faciliteiten zoals kranen, kades of damwanden. Of de duur van een erfpachtcontract aangepast kan worden, is afhankelijk van de inschatting van Rijkswaterstaat of de ruimte in de toekomst mogelijk benut moet worden ten behoeve van de doorvaarderbaarheid van de Rijkswaerweg.

Ten noorden van deze strook bedrijven is aandacht voor een heldere en functionele inrichting voor verkeer en een natuurlijke inrichting van de groenzone rondom de waterkering. Hier zullen de waterkering en graslanden/groenstroken natuurlijk worden beheerd waardoor bloemrijke graslanden tot ontwikkeling komen.

Edelzand, de Scheepswerf en Kruchterplas huisvesten scheepsbouw en -reparatie, jachtenbouw en -reparatie en watergebonden industrie. Op bedrijfspercelen aan de Oude Maas worden ambities voor herontwikkeling en revitalisering van kavels gerealiseerd. De hoge milieucategorie blijft behouden zodat het industriële karakter geborgd blijft. Kruchterplas heeft een bedrijfsbestemming en maakt onderdeel uit van het nautische, industriële cluster. Door een stukje land weg te halen aan de oostzijde (net ten noorden van Bunkerhaven 7/9) wordt de doorvaarderbaarheid richting de doorgang naar de scheepswerf verbeterd. De delen in de haven die niet worden gebruikt als laad- een los- of scheepsbouwkade krijgen een natuurlijke inrichting. Met name het deel langs de Oude Maas blijft groen met bosschages/bos (aansluitend op het Natura 2000 gebied) en ook in overige delen van de haven kan voor deze inrichting worden gekozen (in samenspraak met de bedrijven). Door goed beheer wordt de haven groen en natuurlijk omringd, in balans met de havenactiviteiten.



Figuur 4.8
Referentiebeelden deelgebied Midden: de haven met bedrijfsfuncties in relatie tot scheepsreparatie en -bouw wordt geherstructureerd tot een duurzame haven met een clean energy hub. Nieuwe bedrijfsgebouwen worden duurzaam ontwikkeld. De waterkering en groenstroken langs de haven worden bloemrijk.

1

Bijlage Scan mer- (beoordelings) plicht ontwikkelingen Havengebied Maasbracht

1 Introductie op milieueffectrapportage

De gemeente Maasgouw wil weten of mogelijke ontwikkelingen in het Havengebied Maasbracht mer-(beoordelings)plichting zullen zijn. Om hierachter te komen is een mer-scan uitgevoerd voor de vijf ontwikkelingen die nu al in beeld zijn. In deze notitie zijn de uitkomsten weergegeven.

In dit hoofdstuk lichten we ter introductie toe waar mer voor staat. Hoofdstuk 2 gaat in op de ontwikkelingen. In hoofdstuk 3 worden de uitkomsten van de mer-scan weergegeven.

Doel van een milieueffectrapportage (mer)

Het doel van het doorlopen van een milieueffectrapportage, afgekort “mer”, is het milieubelang een volwaardige plaats geven in de besluitvorming. Het gaat dan om besluitvorming over plannen, programma’s en projecten die duidelijke negatieve milieueffecten kunnen hebben. Milieu is een breed begrip. Het gaat onder andere om effecten op de leefomgeving, water, bodem, lucht, afval, natuur, gezondheid en archeologisch erfgoed.

Niet voor ieder plan, programma of project geldt een mer(beoordelings)plicht

Voor activiteiten met nadelige gevolgen voor de omgeving en natuur moet een zogenaamde mer-procedure doorlopen worden. Of dit ook voor de ontwikkeling van het Havengebied Maasbracht geldt, hangt af van verschillende factoren. Deze factoren bepalen ook het type mer-plicht dat eventueel voor het voornemen geldt. Dit hangt onder andere af van

- het type plan/besluit waarin de ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt
- de status van dat plan/besluit;
- de aard en omvang van het voornemen én
- de verwachte effecten op de omgeving.

Omgevingswet (en bijlage V Omgevingsbesluit) bepaald mer(beoordelings)plicht

Door het voornemen te toetsen aan het wettelijk kader (Omgevingswet art 16.36 en het Omgevingsbesluit bijlage V) wordt inzicht gegeven in de verplichte mer-procedure.

Resultaat scan naar de mer-plicht

Het resultaat van voorliggende scan naar de mer-plicht kan zijn dat voor het voornemen

- a) een volledige (plan of project) mer-procedure moet worden doorlopen,
- b) er sprake is van een (plan of project) mer-beoordelingsplicht óf
- c) dat er geen sprake is van een mer(beoordelings)plicht.

2 Wat houdt het voornemen in?

Aanleiding en doel

De gemeente Maasbracht is voornemens om sturing te geven aan en kaders te scheppen voor de ontwikkelingen die nu en in de nabije toekomst (kunnen) spelen binnen het Havengebied Maasbracht. Dit gebied is zowel een industrieterrein waar ondernemers gevestigd zijn als een binnenhaven waar schepen een ligplaats hebben en kunnen bunkeren. Vanwege de klimaatdoelstellingen is het belangrijk dat zowel het industrieterrein als de scheepvaart verduurzaamt. Het gebruik van fossiele brandstoffen moet omlaag.

Ontwikkelingen binnen het havengebied

Om de scheepvaart van duurzame alternatieve brandstoffen te voorzien, moet er in Nederland een dekkend netwerk komen die dit mogelijk maakt. Hiervoor zijn 7 'Clean Energy Hubs' (CEH) nodig op strategische locaties. De haven Maasbracht is zo'n strategische locatie. Sinds 2020 werkt de gemeente Maasgouw daarom samen met de Provincie Limburg, Blueports en betrokken marktpartijen aan de realisatie van een Clean Energy Hub in het Havengebied Maasbracht. Voor de realisatie van de CEH is ook aanpassing van natte en droge infrastructuur nodig en aanvullend wordt de ontwikkeling van walstroom voorzien. Verder is er een lopende ontwikkeling voor de revitalisering van de scheepswerf in de haven. Tot slot is er mogelijke doorontwikkeling van het gebied Edelzand voor aanvullende rivier gebonden bedrijvigheid nodig. Met de laatste twee ontwikkelingen worden zowel het maritieme scheepsreparatiecluster als het grondstoffenbewerkingscluster gemoderniseerd.

Een integrale gebiedsvisie voor het havengebied en de juridisch planologische status

Om sturing te geven aan dit soort ontwikkelingen, is in 2022 een Omgevingsvisie opgesteld. De haven van Maasbracht is daarin aangegeven als gebied dat een "veranderopgave" kent. De nog op te stellen Integrale Gebiedsvisie Havengebied Maasbracht" is een naderere uitwerking van een deel van de Omgevingsvisie (2022) en geeft een nadere invulling aan de veranderopgave voor het havengebied. De gemeente heeft aangegeven de gebiedsvisie te willen gebruiken bij de onderbouwingen van nieuwe bestemmings-/omgevingsplannen.

3 Voornemen mer(beoordelings)-plichtig?

Om antwoord te kunnen geven op de vraag of het voornemen mer(beoordelings)plichtig is, dienen onderstaande vier vragen beantwoord te worden:

Vraag 1:

"Is de gebiedsvisie Havengebied Maasbracht kaderstellend voor projecten die óf in bijlage V bij het Omgevingsbesluit worden genoemd óf die mogelijk aanzienlijke milieueffecten hebben?"

Antwoord 1:

"De gebiedsvisie is een uitwerking van een omgevingsvisie, bevat een uitwerking van ambities naar een voorkeursrichting wat betreft de gewenste ontwikkelingen en zal daarmee voldoende concreet zijn (want zal elementen of criteria bevatten zoals locatie, omvang of wijze van inrichting en uitvoering voor de goedkeuring of uitvoering van projecten door het bevoegd gezag) en is in zekere mate bindend voor later te nemen (mogelijk mer-plichtige of mer-beoordelingsplichtige) besluiten of vergunningen die mogelijk aanzienlijke milieueffecten hebben."

De conclusie is daarmee dat de integrale gebiedsvisie voldoet aan de definitie van een "kaderstellend" plan. De inhoud van de integrale gebiedsvisie bepaalt vervolgens of er sprake is van een mer-plicht.

Vraag 2:

Vormt de integrale gebiedsvisie het kader voor een of meerdere projecten zoals genoemd in bijlage V van het Omgevingsbesluit?

Antwoord 2:

In bijlage V van het Omgevingsbesluit zijn projecten aangewezen waarvoor een mer-(beoordelings)plicht geldt. Deze projecten zijn onderverdeeld in verschillende categorieën. De ontwikkelingen die in de integrale gebiedsvisie nader uitgewerkt worden, vallen **mogelijk** onder categorie D (Metaalindustrie), categorie I (Opslag) of categorie J (Infrastructuur en Ruimte), zie ook bijlage I bij deze notitie.

Samen met medewerkers van de gemeente Maasgouw is vervolgens beoordeeld of

- a) de beoogde nieuwe ontwikkelingen overeenkomen met de beschrijvingen zoals opgenomen in kolom 1 van bijlage V (projecten), indien ja, of het
- b) overeenkomt met de voorwaarden zoals aangegeven in kolom 2 (wordt de aangegeven drempelwaarde overschreden, dan geldt een directe mer-plicht), indien nee, of het
- c) overeenkomt met de voorwaarden zoals aangegeven in kolom 3 (is er sprake van oprichting/aanleg, wijziging en/of uitbreiding).

Clean Energy Hub (CEH)

De hoofdfunctie van een CEH is dat er op locatie de mogelijkheid wordt geboden om (scheepvaart)voertuigen te voorzien van brandstof dat geproduceerd is uit duurzame(re) bronnen (zoals biofuels (o.a. HVO, HV20, GTL), LNG, elektrisch en H₂). De beoogde CEH zal in het havengebied Maasbracht gerealiseerd worden op een bestaande bunkerlocatie waar nu fossiele brandstof aangeboden wordt. Binnen de beoogde CEH vindt geen productie of bewerking van deze duurzame energiedragers plaats, maar wordt het wel *opgeslagen*, naar de CEH *getransporteerd* via weg of water en tijdens het bunkeren *getransporteerd* vanuit de opslag naar het desbetreffende voertuig. Op basis van artikel 4.33 van de Omgevingswet worden onderstaande activiteiten als “milieubelastende activiteiten” gezien, waarvoor een vergunningplicht geldt:

- het tanken van voertuigen of werktuigen met LNG of waterstof, bedoeld in artikel 3.286, eerste lid, onder e of f, van het Besluit activiteiten leefomgeving;
- het bieden van gelegenheid voor het tanken van voertuigen of werktuigen met LNG of waterstof, bedoeld in artikel 3.297 van het Besluit activiteiten leefomgeving.

Milieubelastende activiteit bunkerstation & andere tankplaatsen schepen (par 3.8.3 Bal)

Voor bunkerstations en andere tankplaatsen voor schepen gelden algemene rijksregels van het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Hoofdstuk 3 van het Bal bevat de aanwijzing van wat er onder de milieubelastende activiteit valt en wat vergunningplichtig is.

Dit valt onder bunkerstations en andere tankplaatsen voor schepen

De milieubelastende activiteit bunkerstations en andere tankplaatsen voor schepen wordt in paragraaf 3.8.3 van het Bal aangewezen. Deze activiteit kan schadelijk zijn voor het milieu. De nadelige gevolgen zijn vooral lozingen, gebruik van energie en gevolgen voor omgevingsveiligheid door de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen. Deze milieubelastende activiteit bestaat uit de kernactiviteit en eventuele functioneel ondersteunende activiteiten.

Kernactiviteit

Tankplaatsen voor gemotoriseerde vaartuigen of drijvende werktuigen is de kernactiviteit. Het gaat hier om tankplaatsen voor vaartuigen op een vaste locatie. Als het tanken van vaartuigen plaats vindt tijdens het varen valt dit hier niet onder. Een voorbeeld is een bunkerboot.

Bij het tanken van vaartuigen kan het gaan om bunkerstations, vaste afleverinstallaties aan wal of vaste afleverinstallaties op een steiger. Een bunkerstation is een drijvend bouwsel met permanente ligplaats voor het opslaan en tanken van brandstof voor schepen. Onder vaartuigen vallen vaartuigen voor zeevaart en binnenvaart. Dit kunnen pleziervaartuigen en beroepsvaartuigen zijn.

De meeste schepen varen op diesel, maar er zijn schepen (vooral pleziervaartuigen) die benzine gebruiken. Daarom hebben bunkerstations voor de pleziervaart naast diesel ook vaak benzine in voorraad. Voor de veiligheid van de afleverinstallaties is de aanwezigheid van benzine (lichte olie) sterk bepalend. Uit risicoberekeningen blijkt dat diesel zelfstandig lastig ontbrandt. Maar diesel ontbrandt sneller door de combinatie met zelfs kleine hoeveelheden benzine.

In deze situaties is een omgevingsvergunning vereist

Er is een omgevingsvergunning nodig voor:

- Het opslaan van meer dan 25 m³ gevaarlijke stoffen van ADR-klasse 3 in een bunkerstation (de inhoud bestaat niet geheel uit gasolie, diesel of huisbrandolie met een vlampunt van 55 °C of hoger)
- Het tanken van vaartuigen of drijvende werktuigen met LPG, LNG of waterstof

De reden van de vergunningplicht is het mogelijke gevaar voor de omgeving. Vaak zijn in een bedrijf ook andere paragrafen met milieubelastende activiteiten uit hoofdstuk 3 van het Bal van toepassing. Voor die activiteiten kan ook een vergunningplicht gelden.

Voor zover de initiatiefnemers van de CEH nog geen vergunning hebben én de integrale gebiedsvisie kaderstellende uitspraken doet over deze activiteiten, kan een mer-(beoordelings)plicht van toepassing zijn op basis van Bijlage V bij het Omgevingsbesluit, categorie I (opslag).

Vanuit eerste verkenningen naar de mogelijke realisatie van een CEH zijn (gezien de grondposities en erfpachtsituaties) drie scenario's onderzocht:

- 1) In het eerste scenario wordt binnen de bestaande inrichting (fysiek en vergund) ruimte geboden aan mobiele bronnen. Bijvoorbeeld door tankauto's te plaatsen op het terrein. Deze situatie vergt nagenoeg geen aanpassingen aan terreininrichting en omliggende wegenstructuur.
- 2) In het tweede scenario wordt de terreininrichting aangepast, waardoor het perceel optimaal te benutten is als Clean Energy Hub. Bijvoorbeeld door het plaatsen van opslagtanks, bunkerpontons of accupakketten. In dit scenario wordt het terrein voorzien van een harde kering en een torenkraan (om schepen te bevoorraden). Afhankelijk van de benodigde ruimte voor opslagtanks/ pontons / accu's e.d. is het in dit scenario denkbaar dat de bestaande bebouwing gesloopt wordt.
- 3) In het derde scenario wordt de rijbaan Bunkerhaven tot Oude Maasweg opgewaarderd. Dit scenario is alleen realistisch, indien blijkt dat de CEH ook een functie kan vervullen voor het achterland (met transport via as). De weg blijft de functie van een “gebiedsontsluitingsweg” behouden.

Conclusie

In het eerste scenario is er geen sprake van een wijziging. Er is derhalve geen sprake van een mer-beoordelingsplichtige activiteit.

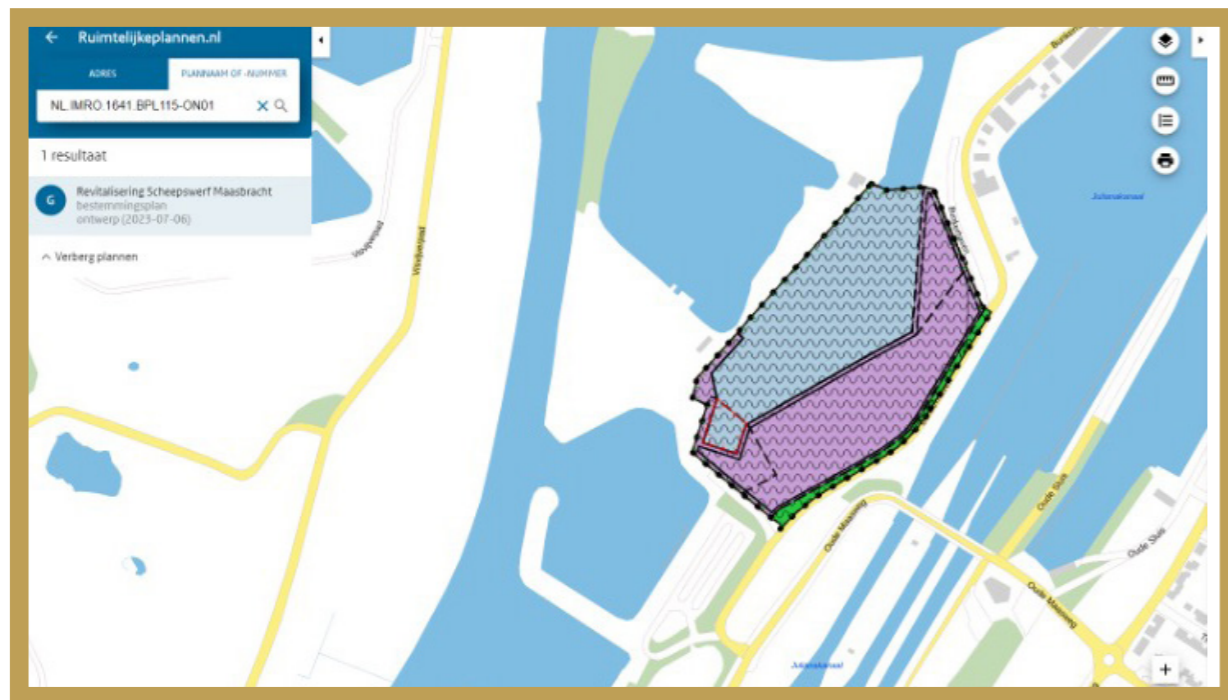
In het tweede scenario wordt het bestaande terrein anders ingericht en mogelijk vanuit de functie “opslag” geïntensiveerd. Hiervoor moet mogelijk de bestaande vergunning worden uitgebreid. Deze activiteit met vergunningplicht is echter niet mer-beoordelingsplichtig, blijkt uit de memoire van toelicht op het Besluit mer. De toelichting geeft namelijk het volgende aan: “Onderdeel van de energie- en grondstofvoorziening in Nederland vormt de op- en overslag van LPG (vloeibaar gemaakte petroleumgassen), LNG (vloeibaar gemaakt aardgas) en fossiele brandstoffen (aardolie en steenkool). De drempels in categorie D25.2 tot en met categorie D25.4 beperken de m.e.r.-beoordelingsplicht tot de zeer grote projecten. Het kabinetsstandpunt, zoals neergelegd in de Integrale nota LPG (kamer stukken II, 1983/84, 18 233, nrs. 1-2), heeft geleid tot de conclusie dat de op- en overslag van LPG niet moet worden beschouwd als een activiteit met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.” Aangenomen wordt dat voor de (kleinschalige) op- en overslag van duurzame energiebronnen zoals wordt beoogd met de CEH in het Havengebied Maasbracht, deze conclusie ook geldt. Er is derhalve geen sprake van een mer-beoordelingsplichtige activiteit.

In het derde scenario is er sprake van aanpassing van een weg. Gezien de aard en omvang valt een dergelijke aanpassing niet onder categorie J “infrastructuur en ruimte”, aangezien er geen sprake is van aanpassing van een “auto(snel)weg” of de uitbreiding van een weg met twee rijstroken of meer over een lengte van 10 kilometer. Er is derhalve geen sprake van een mer-beoordelingsplichtige activiteit.

Revitalisering scheepswerf

Voor een deel van het plangebied is het voornemen om scheepswerven te revitaliseren, waaronder de locatie ter hoogte van Bunkerhaven 3-5. Het bestemmingsplan ‘Revitalisering Scheepswerf Maasbracht’ betreft een gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan ‘Bedrijventerreinen Maasbracht’ (vastgesteld 20 december 2012). Het plan- gebied van het bestemmingsplan ‘Revitalisering Scheepswerf Maasbracht’ omvat de locatie aan de Bunkerhaven 3-5 in Maasbracht. Het bestemmingsplan ‘Revitalisering Scheepswerf Maasbracht’ heeft betrekking op het vernieuwen en deels anders gebruiken van de gronden van de scheepswerf. Het voornemen bestaat om op deze locatie de bestaande bedrijfsbebouwing te slopen en nieuwe bedrijfs bebouwing op te richten alsmede, door veranderen van de binnenhaven en kades, het gebruik mogelijk te maken voor grotere schepen voor onderhoud, verduurzaming en gedeeltelijk sloop.

Afbeelding 1 locatie “revitalisering scheepswerf” Bunkerhaven 3-5



Een dergelijke activiteit is, op grond van meerdere categorieën (o.a. D18.1) onder het huidig recht, mer-beoordelingsplichtig. Initiatiefnemer heeft ten behoeve van de wijziging van het bestemmingsplan een mer-beoordeling uitgevoerd. Het college van burgemeester en wethouders van Maasgouw in de vergadering van 24 januari 2023 een mer-beoordelingsbesluit genomen, met als conclusie dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu zullen ontstaan die het opstellen van een Milieueffectrapportage rechtvaardigen.

Conclusie

Vooralsnog worden er binnen het Havengebied geen aanvullende (nieuwe) ontwikkelingen en activiteiten voorzien die voldoen aan categorie D18.1 Wm (huidig recht) of D9.1 Ob “Installaties voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen vaartuigen of drijvende werktuigen”, zoals opgenomen in het Omgevingsbesluit. Onder deze uitgangspunten geldt er wat betreft het revitaliseren van scheepswerf Bunkerhaven 3-5 geen planmerbeoordelingsplicht voor de integrale gebiedsvisie. Indien er op termijn het voornemen is om andere werven te revitaliseren, geldt daarvoor de mer-beoordelingsplicht.

Vraag 3:

Moet voor bij (een deel van) de integrale gebiedsvisie een passende beoordeling worden opgesteld, omdat het voornemen (significante negatieve) effecten kan hebben op de instandhoudingsdoelen van omringende Natura 2000-gebieden?

Antwoord 3:

Het Natura 2000-gebied Grensmaas is gelegen op circa 0,5 km afstand van het Havengebied Maasbracht. Op circa 1,5 km afstand bevindt zich het (Belgische) Natura 2000-gebied “Uiterwaarde langs de Limburgse Maas met Vijverbroek” en op circa 3,3 km afstand is het (Belgische) Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stramprooierbroek en Mariahof gelegen. Er vindt geen fysieke aantasting plaats van beschermd habitat of leefgebied.

Vanuit de integrale gebiedsvisie worden ambities ontwikkeld die toezien op het verlagen van milieubelasting in combinatie met het intensiveren van reeds toegestane activiteiten. Er zijn vooralsnog geen activiteiten voorzien die leiden tot externe werking (geluidhinder, stikstofdepositie, verstoring, verdroging of vernatting) met mogelijk nadelige gevolgen voor de genoemde Natura 2000-gebieden, waarvoor er mogelijk een passende beoordeling gemaakt moet worden.

Daarom wordt vooralsnog de conclusie getrokken dat er, op basis van artikel 16.36 lid 2 Omgevingswet, geen plan-mer(beoordelings)plicht geldt.

Wat als er wel een passende beoordeling nodig is?

Vanwege een eventuele verplichte passende beoordeling moet voor de integrale gebiedsvisie als uitwerking van de omgevingsvisie een milieueffectrapport worden opgesteld. De regels over het uitvoeren van een plan-mer staan in paragraaf 16.4.1 Omgevingswet en hoofdstuk 11.1 van het Omgevingsbesluit.

NB: Omdat het een wijziging van de omgevingsvisie betreft en het gaat over het gebruik van een klein gebied in verhouding met het totale grondgebied van de gemeente, kan het bevoegd gezag ervoor kiezen om te beoordelen of de wijziging aanzienlijke milieueffecten kan hebben. Bij deze plan-mer-beoordeling houdt het bevoegd gezag rekening met de criteria van bijlage II bij de SMB-richtlijn. De regels over het uitvoeren van een plan-mer-beoordeling staan in artikel 16.36, lid 5 Omgevingswet en artikel 11.1 Omgevingsbesluit.

Vraag 4:

Vormt de integrale gebiedsvisie het kader voor vergunningen voor een ander project dat niet in bijlage V van het Omgevingsbesluit staat, maar wel mogelijk aanzienlijke effecten heeft?

Antwoord 4:

Gezien de ambities van de integrale gebiedsvisie is het de verwachting dat er geen projecten of activiteiten mogelijk gemaakt worden met mogelijke aanzienlijke (negatieve) milieueffecten.

4 Conclusie

- 1) De integrale gebiedsvisie moet, vanuit het perspectief van de mer-regelgeving, gezien worden als een kaderstellend plan;
- 2) Buiten de reeds vergunde of reeds in (bestemmingsplan)procedure gebrachte activiteiten, worden er geen nieuwe activiteiten of projecten voorzien die voldoen aan de definitie van “projecten” (kolom 1) en/of “gevallen” (kolom 2 en kolom 3) van bijlage V bij het Omgevingsbesluit;
- 3) Vooralsnog is het de aanname dat de integrale gebiedsvisie geen uitspraken doet over nieuwe (milieubelastende) activiteiten en projecten waarvoor een passende beoordeling nodig is. Er geldt daarom, op basis van artikel 16.36 lid 2 Omgevingswet, geen plan-mer(beoordelings)plicht;
- 4) De integrale gebiedsvisie vormt geen kader voor vergunningen voor een project dat niet in bijlage V van het Omgevingsbesluit staat, maar wel mogelijk aanzienlijke effecten heeft;

Op basis van deze aannames geldt er derhalve geen planmer(beoordelings) plicht voor de integrale gebiedsvisie Havengebied Maasbracht.

Annex I

Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3	Kolom 4	
nr projecten	Gevallen waarin de <i>merplicht</i> geldt	Gevallen waarin de <i>merbeoordelingsplicht</i> geldt	Type besluit	
D9 (1)	Installaties voor het bouwen, onderhouden, repareren of behandelen van de oppervlakte van metalen vaartuigen of drijvende werktuigen	n.v.t.	Oprichting, wijziging of uitbreiding	De omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit
I3 (2)	Installaties voor de opslag van aardolie of petrochemische of chemische producten	Oprichting, wijziging of uitbreiding van een opslag met een capaciteit van 200.000 ton of meer	Oprichting, wijziging of uitbreiding	De omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit
I4 (3)	Bovengrondse opslag van aardgas of fossiele brandstoffen	n.v.t.	Oprichting, wijziging of uitbreiding	De omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit
I5 (4)	Ondergrondse opslag van gasvormige brandstoffen	n.v.t.	Oprichting, wijziging of uitbreiding	De omgevingsvergunning voor een milieubelastende activiteit
J5	Havens: a. een haven voor de binnenscheepvaart; b. een zeehandelshaven; of c. een visserijhaven	Als sprake is van een geval als bedoeld onder a of b: 1° de aanleg van een haven die bevaarbaar is voor schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton; of 2° de wijziging of uitbreiding van een haven die betrekking heeft op een oppervlakte van 100 ha of meer	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan
J6	Een met het land verbonden en buiten een haven gelegen pier voor lossen en laden, met uitzondering van pieren voor veerboten	Als sprake is van: 1° de aanleg die betrekking heeft op een pier die schepen met een laadvermogen van meer dan 1.350 ton kan ontvangen; of 2° de wijziging of uitbreiding die betrekking heeft op een oppervlakte van 100 ha of meer	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan
J9	Buisleidingen voor: a. het transport van gas, olie of chemicaliën; b. het transport van kooldioxide stromen voor geologische opslag, met inbegrip van de pompstations; of c. stoom of warm water	Als sprake is van een geval als bedoeld onder a of b: de aanleg, wijziging of uitbreiding van een buisleiding met: 1° een diameter van meer dan 0,8 m; en 2° een lengte van meer dan 40 km	Aanleg, wijziging of uitbreiding	De vergunning op grond van artikel 94 of 95 van het Mijnbouwbesluit of, bij afwezigheid daarvan, het omgevingsplan of, bij afwezigheid daarvan, de omgevingsvergunning voor een wateractiviteit
J10 (5)	Industrieterrein	N.v.t.	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan

Onderstaande toelichting komt uit de “memoire van toelichting op het Besluit milieueffectrapportage 1994”

- (1) D.32.1 tot en met D.32.9 (metaalbewerking). In bijlage I van richtlijn 97/11/EG wordt de productie van ruw ijzer en staal genoemd en in bijlage II de overige ijzer- en staalbewerking. Onder deze laatste categorie vallen bedrijfstakken als de automobielenindustrie, de vliegtuigindustrie, scheepswerven, ketel- en reservoirbouw, spoorwagematerieelfabrieken, enz. In deze bedrijven wordt dus geen ruw ijzer en staal geproduceerd, maar ondergaan deze producten een verdere bewerking tot tussenproduct of eindproduct. De metaalbewerkingsindustrie kan belangrijke milieu-effecten veroorzaken.
- (2) C.25 (grootschalige op- en overslag van aardolie, petrochemische en chemische producten) Het toevoegen van een categorie voor grootschalige opslag van aardolie, petrochemische of chemische producten is een uitwerking van de verplichtingen die voortvloeien uit het in het algemene deel van deze nota van toelichting genoemde verdrag van Espoo. Op grond van dit verdrag dient de grootschalige opslag («major storage facilities») van aardolie, petrochemische en chemische producten onder de m.e.r.-plicht te vallen. De drempel is in richtlijn 97/11/EG vastgesteld op een capaciteit van 200 000 ton of meer. Volgens de bij deze activiteit gebruikelijk maat (m3) gaat om circa 240 000 m3 opslagruimte of meer.
- (3) Onderdeel van de energie- en grondstofvoorziening in Nederland vormt de op- en overslag van LPG (vloeibaar gemaakte petroleumgassen), LNG (vloeibaar gemaakt aardgas) en fossiele brandstoffen (aardolie en steenkool). De drempels in categorie D25.2 tot en met categorie D25.4 beperken de m.e.r.-beoordelingsplicht tot de zeer grote projecten. Het kabinetsstandpunt, zoals neergelegd in de Integrale nota LPG (kamer stukken II, 1983/84, 18 233, nrs. 1-2), heeft geleid tot de conclusie dat de op- en overslag van LPG niet moet worden beschouwd als een activiteit met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.
- (4) In categorie 25.3 is ondergrondse opslag van aardgas omschreven. Het gaat bij deze categorie om het aanleggen van nieuwe opslagruimtes, bijvoorbeeld door middel van het uitloggen van zoutholtes waardoor cavernes ontstaan waarin aardgas onder druk wordt opgeslagen. Het gebruik van oude aardgasvelden is niet onderworpen aan een m.e.r.- (beoordelings)plicht.
- (5) Onder industrieterrein worden terreinen verstaan die bedoeld zijn voor de vestiging van industriële bedrijven. Hierbij worden niet alleen terreinen voor vestiging de grote, zware industrie worden bedoeld. Ook terreinen voor de vestiging van kleinere bedrijven waarbinnen industriële activiteiten plaatsvinden, vallen hier onder. Uit: <https://www.infomil.nl/onderwerpen/integrale/mer/infobladen/infoblad-0/#:~:text=Onder%20industrieterrein%20worden%20terreinen%20verstaan,grote%2C%20zware%20industrie%20worden%20bedoeld>. Uit de nota van toelichting bij het wijzigingsbesluit van het Besluit mer en het Bor ook blijkt dat het begrip “industrieterrein” beperkter moet worden uitgelegd dan het begrip “bedrijventerrein”. Zo valt een meubelboulevard of bedrijfskantoor wel onder bedrijventerrein, maar niet onder industrieterrein, aldus de nota van toelichting.



Markt 36
6051 DZ Maasbracht

0475 - 85 25 00
info@gemeentemaasgouw.nl

gemeentemaasgouw.nl

